Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11468
08. 10. 98

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 1998

Inhalt

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 6. Oktober 1998 gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874).

Verzeichnis der Abkürzungen

ABS	Ausbaustrecke
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
NBS	Neubaustrecke
NeiTech	Neigetechnik
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Vorbemerkung

Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG in der Fassung vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874, zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993, BGBI. I S. 2378, 2423; berichtigt mit Gesetz vom 1. September 1994, BGBI. I S. 2439) berichtet das Bundesministerium für Verkehr dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Dieser Bericht erstreckt sich auf den Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 1997.

Teil A. Allgemeiner Teil

1. Allgemeines

1.1 Einheit Deutschlands

Mit der *Einheit Deutschlands* am 3. Oktober 1990 und den damit verbundenen neuen Anforderungen auch an die Verkehrspolitik ergaben sich völlig neue Randbedingungen für ein zukünftiges, den neuen Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Schienennetz.

Die Ziele für den Ausbau der Schienenwege wurden in dem von der Bundesregierung am 15. Juli 1992 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan (BVWP '92) dargelegt, der sowohl die noch abzuwickelnden Vorhaben des BVWP '85 als auch die durch die Einheit Deutschlands nun notwendige Schaffung von leistungsfähigen Eisenbahnverbindungen in den neuen und zwischen den alten und den neuen Bundesländern berücksichtigt.

Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem in Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan, der dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) als Anlage beigefügt ist, ausgebaut.

Die Notwendigkeit der Neu- und Ausbaumaßnahmen wurden vom Parlament mit dem BSchwAG selbst bestätigt. Damit wird den Schienenwegeplanungen im Rahmen eines integrierten Bundesverkehrswegeplanes ein größeres Gewicht beigemessen und die Realisierung der beschlossenen Vorhaben erleichtert.

Schon im April 1991 wurden im Vorgriff auf den Bundesverkehrswegeplan die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell über die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Bundesländern zu verfügen. Von den 17 Projekten Deutsche Einheit sind die Projekte 1–9 der Eisenbahn zugeordnet:

1. ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund,
2. ABS Hamburg–Büchen–Berlin,
3. ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal,
4. ABS/NBS Hannover–Berlin,
5. ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin,
6. ABS Eichenberg–Halle,
7. ABS Bebra–Erfurt,
8. ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin und
9. ABS Leipzig–Dresden.

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von rd. 32,6 Mrd. DM kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländer zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozeß im östlichen Teil Deutschlands.

1.2 Beschleunigung der Verkehrswegeplanung

Zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den neuen Bundesländern wurden folgende Wege beschritten:

1. Im Dezember 1991 hat der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das „Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)" beschlossen, mit dem in den neuen Ländern einerseits der Zeitraum von der Entscheidung zum Bau großer Verkehrsprojekte bis zu ihrer Verwirklichung verkürzt werden soll, andererseits aber die rechtsstaatlich gebotenen Möglichkeiten zur Wahrung öffentlicher und privater Belange in den Planrechtsverfahren in vertretbarer Weise erhalten bleiben. Anlaß hierfür war die Erkenntnis, daß es nach der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands besonders darauf ankommt, den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Ländern so schnell wie möglich mit leistungsfähigen Verkehrswegen zwischen den alten und den neuen Ländern in die Wege zu leiten. Das Gesetz ist am 19. Dezember 1991 in Kraft getreten und hat zu einem spürbar schnelleren Abschluß von Planungsverfahren beigetragen.

   Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz erstreckt sich auf die Planung

   – des Baus und
   – der Änderung

   von Verkehrswegen der Eisenbahnen des Bundes

   – in den neuen Bundesländern und Berlin sowie
   – von den durch § 1 der Fernverkehrswegebestimmungsverordnung vom 3. Juni 1992 bestimmten Fernverkehrswegen zwischen diesen Ländern und den nächsten Knotenpunkten des Hauptfernverkehrsnetzes des übrigen Bundesgebietes.

2. Durch die Gründung von Planungsgesellschaften ist ebenfalls ein Beitrag zum effektiven Ablauf der Planungs- und Bauverfahren nicht nur in den neuen Ländern, sondern auch in den alten Ländern geleistet worden. Zu nennen sind

   – die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PB DE), für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und die NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München
   – die DBProjekt Knoten Berlin GmbH für die Verkehrsanlagen in Berlin
   – die DBProjekt Köln–Rhein/Main GmbH für die NBS Köln–Rhein/Main.

   Diese Gesellschaften koordinieren die Planungen für die genannten Schienenprojekte und sind für deren Realisierung und Überwachung beim Bau zuständig.

1.3 Bundesverkehrswegeplan 1992

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) ist ein Investitionsrahmenplan für volkswirtschaftlich hochrentable Verkehrswegeprojekte für den Zeitraum 1991 bis 2012. Vorgesehen sind Gesamtinvestitionen in Höhe von fast 540 Mrd. DM, davon rd. 243 Mrd. DM für Neu- und Ausbau und rd. 210 Mrd. DM für Substanzerhaltung und Erneuerung der Schienenwege, Bundesfern- und Bundeswasserstraßen.

Der Anteil der Investitionen in die Bundesschienenwege beträgt rd. 214 Mrd. DM, davon für Aus- und Neubau rd. 118 Mrd. DM. Damit liegt er erstmals in einem Bundesverkehrswegeplan über dem Anteil, der für Bundesfernstraßen eingestellt ist.

Vereinbarungen mit Nachbarländern

Vorhaben im internationalen Zusammenhang machen eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und *Frankreichs* überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeitsnetze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die *deutsch-niederländische* Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die sogenannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand. Mit der *Tschechischen Republik* wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin-) Dresden–Prag–Wien (mit Österreich) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen. Mit der *Schweiz* wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der *Schweiz*, insbesondere auf der Hauptzulaufstrecke zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) Karlsruhe–Basel, zu schaffen. Auch mit *Österreich* und *Polen* finden Gespräche über länderübergreifende Projekte des Schienenverkehrs statt. Gemeinsam mit *Dänemark* wird die Möglichkeit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg–Kopenhagen einschließlich einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt untersucht.

Förderung durch die Europäische Union

Auf der Grundlage der am 23. Juli 1996 vom Europäischen Parlament und dem Rat verabschiedeten „Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes" (Entscheidung Nr. 1692/96) kann die Gemeinschaft die finanziellen Anstrengungen der Mitgliedsstaaten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unterstützen.

Bis einschließlich 1997 hat die Gemeinschaft Zuschüsse für folgende Vorhaben gewährt, die Teil der vom Europäischen Rat 1994 ausgewählten 14 prioritären Vorhaben sind:

1. Berlin/Friedrichstraße–Hauptbahnhof	9,0	Mio. ECU
2. Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin	56,4	Mio. ECU
3. Köln–Aachen	20,5	Mio. ECU
4. Köln–Rhein/Main	44,95	Mio. ECU
5. D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	5,0	Mio. ECU
6. Emmerich–Oberhausen	20,0	Mio. ECU
7. Studie NBS „Stuttgart 21"	3,5	Mio. ECU
8. KLV-Vorhaben		
Großbeeren	5,0	Mio. ECU
Halle/Leipzig	7,665	Mio. ECU
Basel	8,0	Mio. ECU

Die Zuschüsse werden entsprechend dem Baufortschritt verausgabt.

1.4 Neuordnung des Eisenbahnwesens

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist – anders als die ehemalige Deutsche Bundesbahn und die ehemalige Deutsche Reichsbahn – nicht mehr Teil der bundeseigenen Verwaltung. Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen ist auf die DB AG übertragen worden. Damit obliegen der DB AG alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten, die bezüglich der Infrastruktur von Maßnahmen der laufenden Unterhaltung bis hin zu Ersatzinvestitionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz reichen.

Um den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund gemäß § 8 des Schienenwegeausbaugesetzes Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden. Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzmaßnahmen) sind gemäß § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetztes Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes, in der Regel ist dies die DB AG, zu schließen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung durch zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz oder durch Baukostenzuschüsse nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz festgelegt wird.

1.5 Investive Altlasten

Der Bund leistet gemäß § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) einen Beitrag zum Abbau u. a. der wirtschaftlichen Altlasten im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn. Zu diesem Zweck stellt er der DB AG im Zeitraum 1994 bis 2002 Zuwendungen für Investitionen zur Angleichung des Schienennetzes und der sonstigen erforderlichen Eisenbahninfrastruktur des Bundes im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbauzustand, die technische Ausstattung und das Produktivitätsniveau des bisherigen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn von insgesamt höchstens bis zu 33 Mrd. DM zur Verfügung. Mindestens 30 vom Hundert dieser Mittel sind für Investitionen zu verwenden, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

In den Jahren 1994 bis 1997 wurden investive Altlasten in einem Umfang von rd. 13 Mrd. DM u. a. in den Bereichen Bahnübergänge, Brücken, Stellwerkstechnik und Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus beseitigt.

1.6 Bedarfsplan Schiene

Gemäß Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz gewährleistet der Bund, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Das Nähere hierzu regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), dem der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zu § 1 BSchwAG beigefügt ist.

Zur Verwirklichung der vorgesehenen Projekte werden vom Bundesministerium für Verkehr auf der Grundlage des Bedarfsplans gemäß BSchwAG Fünfjahrespläne aufgestellt, die die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege bilden und der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung in Wirtschaft und Verkehr Rechnung tragen. Zur Verwirklichung des mittelfristigen Ausbaus war für den ersten Ausbauplan jedoch ein Dreijahresplan vorgeschrieben.

Diesem Auftrag kam das Bundesministerium für Verkehr im Frühjahr 1995 mit der Vorlage eines Dreijahresplans für die Jahre 1995 bis 1997 nach.

Im Frühjahr 1997 hat das Bundesministerium für Verkehr den Fünfjahresplan 1998–2002 vorgelegt.

1.7 Nahverkehrsquote

§ 8 Abs. 2 BSchwAG legt fest, daß 20 vom Hundert der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden sind. Der Mischbetrieb von Personen- und Güterzügen des Fern- und Nahverkehrs auf den meisten Strecken, insbesondere des bestehenden Netzes, läßt eine eindeutige Zuordnung nicht zu. Daher wurde auf der Länder-Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Mai 1995 in Konstanz eine gemeinsame Erklärung verabschiedet, den Dreijahresplan um eine zusätzliche Position „Schienenpersonennahverkehrs Vorhaben (SPNV)" zu ergänzen. Diese Position wurde mit insgesamt 1,5 Mrd. DM für die Jahre 1995 bis 1997 dotiert. Im Fünfjahresplan 1998–2002 sind hierfür 1,8 Mrd. DM vorgesehen. Für die im Rahmen dieser Mittelansätze zu finanzierenden Vorhaben, die die DB AG gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG mit den Ländern abstimmt, werden Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossen.

1.8 Realisierte Bedarfsplan-Projekte (Baufortschritte)

Bis zum Abschluß des Geschäftsjahres 1997 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

50 331 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

35 765 Mio. DM,

auf die neuen Vorhaben

14 566 Mio. DM.

Im *Geschäftsjahr 1997* beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem Bedarfsplan auf

5 100 Mio. DM.

Hiervon entfielen auf die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs

aus dem Überhang

2 119 Mio. DM,

auf die neuen Vorhaben

2 981 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag bereits wie 1996 auch 1997 mit 1 825 Mio. DM bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, wo Streckenausbau und Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund standen.

Wesentliche Investitionen wurden auch für die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main (1 212 Mio. DM) sowie für die Knotenprojekte Berlin (1 020 Mio. DM) getätigt.

1.9 Bestandsnetz

Neben den oben dargestellten Investitionen in Ausbau- und Neubaustrecken werden auf Grundlage des § 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz (Ersatzinvestitionen) gleichzeitig erhebliche Mittel bereitgestellt, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten und zu verbessern. Gerade diese Mittel kommen in erheblichem Umfang auch Schienenstrecken des Nahverkehrs zugute. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz, die sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und geringfügige Erweiterungsmaßnahmen

umfassen, entsprechen ca. 40% der gesamten Investitionsmittel.

1.10 Schallschutz- und Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen

Für die Ausbau- und Neubaumaßnahmen sind sowohl Schallschutz- als auch Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen Bestandteil der dargestellten Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Schallschutzes und der Landschaftspflege zusammen in der Regel zwischen 1 und 2 Mio. DM/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

Rechtsgrundlage für Schallschutzmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen sind §§ 41–43, 50 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) vom 15. März 1974, die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, sowie die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997. Danach sind beim Bau neuer und der wesentlichen Änderung vorhandener Schienenwege schädliche Verkehrsgeräusche nach dem Stand der Technik zu vermeiden. Maßnahmen der Lärmvermeidung haben als Maßnahmen des aktiven Schallschutzes Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen an betroffenen baulichen Anlagen. Ein Anspruch auf aktiven Schallschutz besteht jedoch nur dann und insoweit, als die Kosten der Maßnahmen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die gemäß BImSchG und 16. BlmSchV bisher bei den Bedarfsplanmaßnahmen geplanten und vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen erfordern für

aktiven Schallschutz ca.	1 100 Mio. DM
passiven Schallschutz ca.	40 Mio. DM.

Neu- und Ausbaumaßnahmen stellen in der Regel auch Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Diese Vorhaben unterliegen dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12. Februar 1990. Das Ergebnis der nach § 3 UVPG durchzuführenden Prüfung führt in der Regel dazu, daß das Vorhaben unter bestimmten Bedingungen bzw. Auflagen zugelassen wird. Hierzu gehören z. B. Maßnahmen zur Eingriffsminimierung (Abstand von Krankenhäusern und Schulen, flächensparende Bauweise, Freihaltung von Luftaustauschbahnen etc.) und die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Grundlage für diese Maßnahmen ist in erster Linie § 8 des Gesetzes über Naturschutz und Landespflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 20. Dezember 1976.

Neben dem UVPG und dem BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs weitere bundes- und landesrechtliche Bestimmungen zu Landschaftspflege und Naturschutz zu beachten.

Die nach den Naturschutzgesetzen des Bundes und der Länder bisher bei den Vorhaben des Bedarfsplanes geplanten und vorgesehenen Landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen beinhalten ein Investitionsvolumen von ca. 300 Mio. DM.

1.11 Berücksichtigung der Belange Behinderter

Gemäß § 2 Abs. 3 EBO ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten zu erleichtern. Diese Generalklausel soll sicherstellen, daß für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit behoben oder gemildert werden.

Zur Ausfüllung dieser Grundsätze werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

- Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit hoher Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen sofort realisiert werden.
- Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen mit niedriger Frequentierung durch Reisende sollen bauliche Maßnahmen für besondere Personengruppen bei tatsächlichem Bedarf sofort realisiert werden.
- In allen anderen Fällen muß darauf geachtet werden, daß die Nachrüstung mit baulichen Maßnahmen für besondere Personengruppen ohne wesentliche Mehrkosten bei Bedarf, der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall vorliegen kann (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes o.ä.), möglich ist.

1.12 Änderungen im Jahr 1998

Mit der Bahnstrukturreform haben sich die Randbedingungen für die Finanzierung von Schieneninfrastrukturinvestitionen der Eisenbahnen des Bundes grundlegend geändert. Die Mittel nach BSchwAG bzw. DBGrG werden seit 1. Januar 1994 als Zuwendungen gewährt. Das dadurch notwendige Verfahren mußte sich zwangsläufig erst einmal einspielen. Im Laufe der Zeit haben sich dabei Verbesserungsmöglichkeiten gezeigt, die 1997 zwischen der DB AG, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr unter beratender Beteiligung des Bundesrechnungshofes diskutiert wurden.

Als Ergebnis werden ab 1998 folgende Vereinfachungen vorgenommen:

- Bei Vorhaben des Bedarfsplans Schiene überwiegt das volkswirtschaftliche Interesse an deren Realisierung. Es ist deshalb sachgerecht, diese Vorhaben vollständig mit Baukostenzuschüssen zu finanzieren. Dadurch kann bei diesen Vorhaben die aufwendige und langwierige Prüfung von Finanzierungsrechnungen zur Ermittlung des Anteils von Baukostenzuschüssen nach BSchwAG entfallen. Die Antrags- und Verwendungsprüfung erfolgt weiterhin durch das Eisenbahn-Bundesamt.

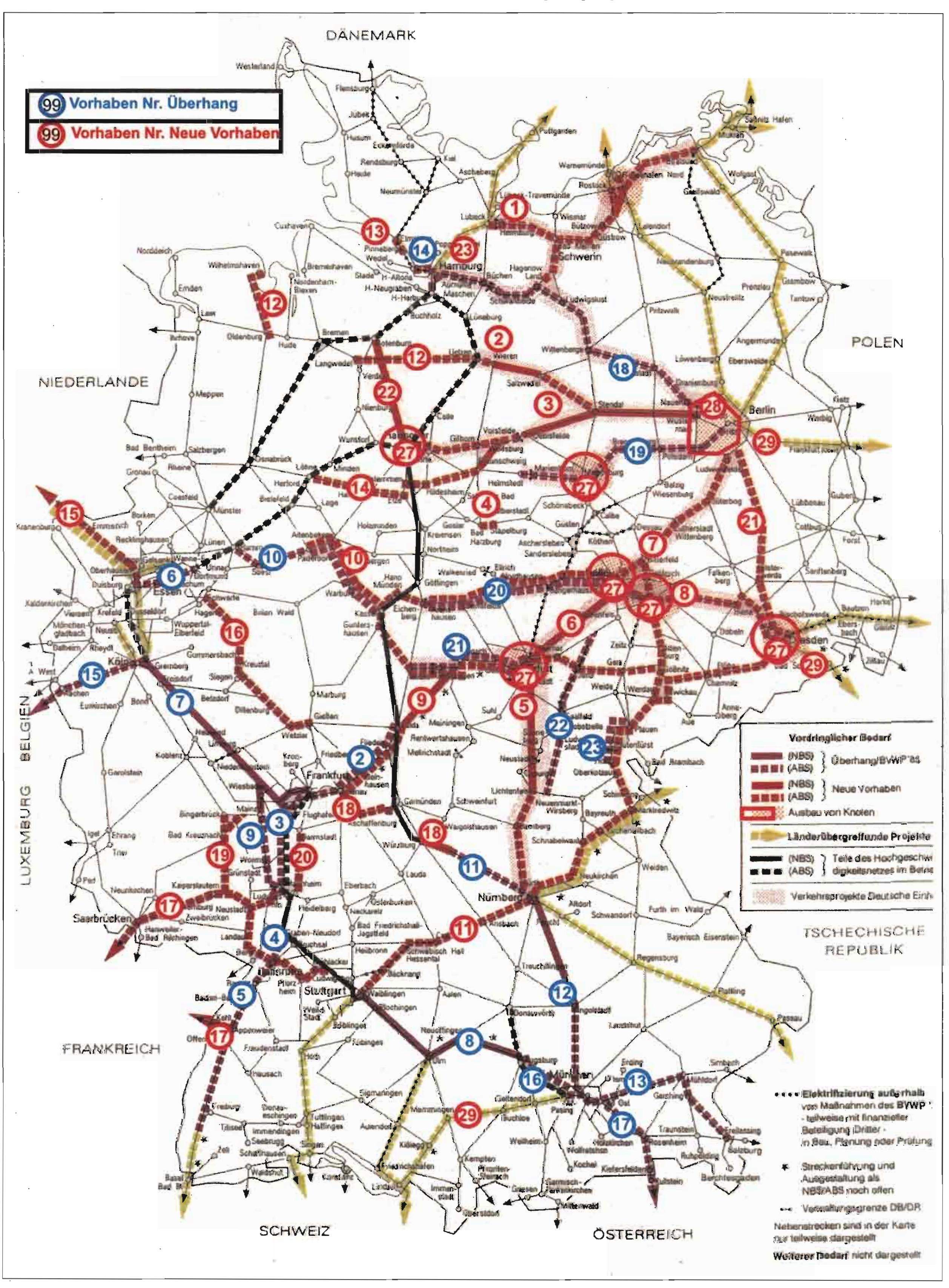
- An den Maßnahmen im bestehenden Netz hat die DB AG ein hohes unternehmerisches Interesse. Künftig werden sie nur noch anteilig durch den Bund mit zinslosen Darlehen nach BSchwAG bzw. Baukostenzuschüssen investiver Altlasten nach DBGrG finanziert. Die ergänzende Finanzierung erfolgt durch Eigenmittel der DB AG in Höhe der ersparten Tilgung bei den Bedarfsplanvorhaben. Durch diesen Eigenanteil besteht für die DB AG ein hoher Anreiz zur wirtschaftlichen Planung und Durchführung der Maßnahmen. Die Disponierung der Maßnahmen und der verfügbaren Mittel kann deshalb weitgehend eigenverantwortlich durch die DB AG erfolgen. Der notwendige Nachweis der Mittelverwendung erfolgt durch das Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Höhe der getätigten Investitionen.

Die Umstellung der Finanzierung ist für die DB AG belastungsneutral.

Folgende Investitionen in das bestehende Netz sind von dem neuen Verfahren ausgenommen und werden auch künftig in Höhe der zuwendungsfähigen Kosten vollständig mit Bundesmitteln finanziert:

- Grunderneuerung S-Bahn Berlin (Prüfung nach GVFG ohnehin erforderlich)
- Maßnahmen nach den §§ 3/13 EKrG (Prüfung nach EKrG ohnehin erforderlich)
- Sammelvereinbarung Sanierung Personenbahnhöfe (kein Testat des Wirtschaftsprüfers für Aktivierung möglich)
- Investitionen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen (besonderes politisches Interesse des Bundes).

Übersichtskarte der Bedarfsplanprojekte



2. Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

2.1 Vordringlicher Bedarf – Überhang –

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	Überhang aus BVWP 1985	
2	ABS Fulda–Frankfurt/Main	
3	ABS Frankfurt/Main–Mannheim, 2. Stufe	
4	ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe	
5	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel	
6	ABS Dortmund–Köln	
7	NBS Köln–Rhein/Main	
8	ABS/NBS Stuttgart–Augsburg	
9	ABS Mainz–Mannheim	
10	ABS Dortmund–Kassel	
11	ABS Iphofen–Nürnberg	
12	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	
13	ABS München–Mühldorf–Freilassing	
14	ABS Hamburg-Harburg–Hamburg-Rothenburgsort	
15	ABS Köln–Aachen	
16	ABS Augsburg–München	
17	ABS München–Kiefersfelden	
18	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	VDE 2
19	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin	VDE 5
20	ABS Eichenberg–Halle	VDE 6
21	ABS Bebra–Erfurt	VDE 7
22	ABS Hochstadt-Marktzeuln–Camburg	Lückenschluß
23	ABS Hof–Plauen	Lückenschluß
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. und 2. Stufe	
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	

2.2 Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –

Nr.	Maßnahme	Anmerkung
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	VDE 1
2	ABS Uelzen–Stendal	VDE 3
3	ABS/NBS Hannover–Berlin	VDE 4
4	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	Lückenschluß
5	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	VDE 8.1
6	ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle	VDE 8.2
7	ABS Berlin–Halle/Leipzig	VDE 8.3
8	ABS Leipzig–Dresden	VDE 9
9	ABS/NBS Hanau–Erfurt	
10	a) ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz b) ABS Paderborn–Halle	
11	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	Die Einbeziehung von Bayreuth ist zu prüfen
12	ABS Uelzen–Langwedel/Oldenburg–Wilhelmshaven	Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter
13	ABS Pinneberg–Elmshorn	
14	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg	
15	ABS (Amsterdam) D/NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen	
16	ABS Hagen–Gießen	
17	ABS (Paris) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	
18	ABS/NBS Hanau–Nantenbach/Würzburg–Iphofen	
19	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstraße)–Landau–Karlsruhe	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
20	ABS Darmstadt–Mannheim	Vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption
21	ABS Berlin–Dresden	
22	ABS Hamburg/Bremen–Hannover	
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort–Hamburg-Eidelstedt	
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. und 2. Stufe	
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	
26	CIR-ELKE	Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz mit Hilfe des „Computer-integrated-railroading"-Systems
27	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	
28	Knotenprojekte Berlin	
29	Länderübergreifende Projekte nach Vorliegen der Voraussetzung	Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsberechnung

3. Gesamtbauleistung zum 31. Dezember 1997

3.1 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Überhang –

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investi-tion Mio. DM	Ausgaben bis 31. De-zember 1993 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 1996 Mio. DM	Ausgaben 1997 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status *)	Seite
1	Überhang aus BVWP 1985	18 142	17 783,93	244,99	29,91	18 058,83		
2	ABS Fulda–Frankfurt/Main	796	375,12	26,39	4,18	405,69	B	17
3	ABS Frankfurt/Main–Mannheim	510	343,68	89,79	34,03	467,50	B	18
4	ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe	29	26,60	2,70	0,00	29,30	I	19
5	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel	6 661	915,89	673,51	212,53	1 801,93	B	20
6	ABS Dortmund–Köln	112	108,87	2,91	0,00	111,78	I	21
7	NBS Köln–Rhein/Main	7 750	93,70	2 154,43	1 211,72	3 459,85	B	22–23
8	ABS/NBS Stuttgart–Augsburg	5 375	164,01	87,96	10,97	262,94	P	24
9	ABS Mainz–Mannheim	768	16,24	41,99	22,00	80,23	B	25
10	ABS Dortmund–Kassel	1 422	270,90	172,83	41,98	485,71	B	26–27
11	ABS Iphofen–Nürnberg	362	101,21	124,09	38,28	263,58	B	28–29
12	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	3 870	0,00	170,00	59,67	229,67	B	30–32
13	ABS München–Mühldorf–Freilassing	1 613	23,87	7,33	2,63	33,83	P	33–34
14	ABS Hamburg-Harburg–Hamburg-Rothenburgsort	976	524,94	343,58	39,50	908,02	B/I	35
15	ABS Köln–Aachen	756	39,45	39,60	23,93	102,98	B	36–37
16	ABS Augsburg–München	1 298	3,82	18,48	21,07	43,37	P	38
17	ABS München–Kiefersfelden	63	5,19	16,77	10,24	32,20	B	39
18	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	3 805	960,91	2 174,98	183,00	3 318,89	B	40–41
19	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin	2 394	1 235,92	1 105,71	41,52	2 383,15	I	42
20	ABS Eichenberg–Halle	501	348,36	144,92	7,56	500,84	I	43
21	ABS Bebra–Erfurt	1 955	741,12	838,94	70,72	1 650,78	B	44
22	ABS Hochstadt-Marktzeuln–Camburg	1 201	388,53	589,03	52,67	1 030,23	I	45
23	ABS Hof–Plauen	103	70,16	32,84	0,46	103,46	I	46
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. und 2. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 24 –						
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	Dargestellt in – Neue Vorhaben Nr. 25 –						
	Summe – Überhang –	60 462	24 542,42	9 103,77	2 118,57	35 764,76		

*) P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

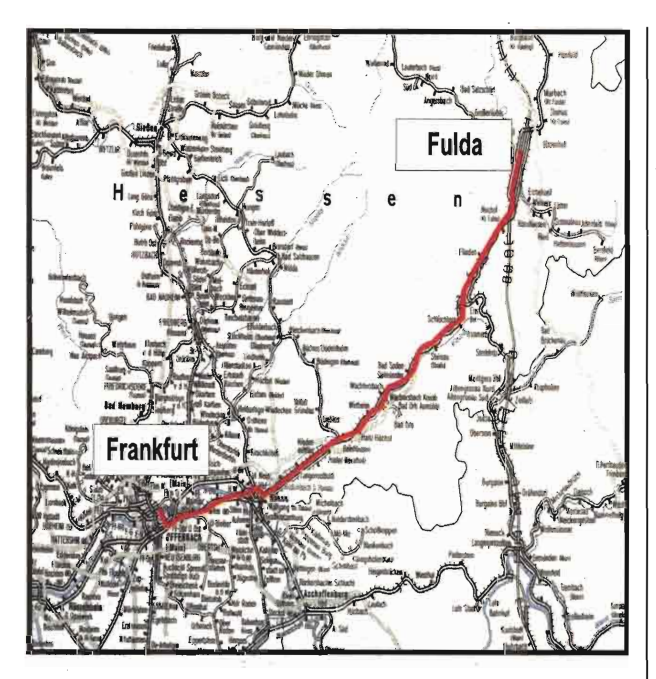
3.2 Maßnahmen Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben –

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investition Mio. DM	Ausgaben bis 31. Dezember 1993 Mio. DM	Ausgaben 1994 bis 1996 Mio. DM	Ausgaben 1997 Mio. DM	Ausgaben Summe Mio. DM	Status *)	Seite
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	1 587	93,10	369,06	75,82	537,98	B	47–48
2	ABS Uelzen–Stendal	921	37,40	264,66	81,73	383,79	B	49
3	ABS/NBS Hannover–Berlin	5 107	717,80	2 601,12	858,50	4 177,42	B	50–51
4	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	55	0,30	54,97	1,06	56,33	I	52
5	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	7 226	224,26	228,48	53,31	506,05	B	53–54
6	NBS Erfurt–Leipzig/Halle	4 506	127,81	183,11	61,34	372,26	B	55
7	ABS Berlin–Halle/Leipzig	2 732	636,28	1 312,12	267,23	2 215,63	B	56
8	ABS Leipzig–Dresden	1 889	48,85	405,99	123,78	578,62	B	57
9	ABS/NBS Hanau–Erfurt	8 495	1,06	0,89	0,28	2,23	P	58
10	a) ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz	665	0,00	12,54	46,69	59,23	B	59–60
	b) ABS Paderborn–Halle	17	0,00	0,00	0,00	0,00	B	61–62
11	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig–Dresden	3 404	20,00	59,98	111,57	191,55	B	63–65
12	ABS Uelzen–Langwedel/Oldenburg–Wilhelmshaven	350	0,67	4,01	0,57	5,25	P	66–67
13	ABS Pinneberg–Elmshorn	383	0,00	4,49	4,41	8,90	B	68
14	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg	572	0,92	36,24	80,14	117,30	B	69–70
15	ABS (Amsterdam) D/NL-Grenze–Emmerich–Oberhausen	1 310	1,02	3,86	2,64	7,52	B	71
16	ABS Hagen–Gießen	585	0,00	0,00	0,00	0,00	P	72
17	ABS (Paris) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier	905	12,98	25,65	9,90	48,53	P	73–74
18	ABS/NBS Hanau–Nantenbach/Würzburg–Iphofen	1 848	0,00	0,41	1,39	1,80	P	75
19	ABS Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Karlsruhe	820	0,00	0,00	0,00	0,00	P	76
20	ABS Darmstadt–Mannheim	885	0,00	0,00	0,00	0,00	P	77
21	ABS Berlin–Dresden	1 941	8,75	11,44	0,31	20,50	P	78
22	ABS/NBS Hamburg–Bremen–Hannover	2 500	0,00	0,19	0,79	0,98	P	79
23	ABS Hamburg-Rothenburgsort–Hamburg-Eidelstedt	210	0,00	0,77	0,00	0,77	P	80
24	Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. und 2. Stufe	777	587,99	23,32	2,00	613,31	B	81–82
25	Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe	2 543	636,11	161,97	101,00	899,08	P/B/I	83–87
26	CIR-ELKE	1 022	10,90	136,20	42,52	189,62	B	88–89
27	Ausbau von Knoten: Halle/Leipzig, Dresden, Magdeburg, Erfurt, Hannover	3 221	10,89	45,54	34,78	91,21	P/B	90
28	Knotenprojekte Berlin	8 391	417,14	2 043,51	1 019,51	3 480,16	B	91–96
29	a) ABS München–Lindau–Gr. D/A (-Zürich)	80	0,00	0,00	0,00	0,00	P	97
	b) ABS Dresden–Gr. D/C (-Prag)	215	0,00	0,00	0,00	0,00	P	98
	c) ABS Berlin–Frankfurt (Oder) – Gr. D/P (-Warschau)	618	0,00	0,00	0,00	0,00	P	99
	Summe – Neue Vorhaben –	65 780	3 594,23	7 990,52	2 981,27	14 566,02		
	Summe – Überhang –	60 462	24 542,42	9 103,77	2 118,57	35 764,76		
	Gesamtsumme	**126 242**	**28 136,65**	**17 094,29**	**5 099,84**	**50 330,78**		

*) P = Planung; B = Bau; I = in Betrieb

Teil B. Projektbezogener Teil

Projekt Nr. 2 – Überhang – ABS Fulda–Frankfurt/M



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Kapazität durch Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte. Dadurch erhebliche Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen
- Bau bzw. Verlängerung von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen
- Bau von acht Linienverbesserungen
- Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik

Aufgrund der Überschneidung mit der Ausbau- und Neubaustrecke Hanau–Erfurt (Neues Vorhaben – Projekt Nr. 9) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die einen mehrgleisigen Ausbau des Abschnittes Fulda–Flieden einschließen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	55 Min.
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	796 Mio. DM

3. Projektstand

- dreigleisiger Ausbau Hanau-Wolfgang bis Hailer hergestellt
- 3 Linienverbesserungen realisiert
- 13 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Für den Streckenabschnitt Hailer–Gelnhausen wird ein erneutes Planfeststellungsverfahren vorbereitet, das die Lösung der Ersatzwasserproblematik Stadtwerke Gelnhausen beinhaltet.
- 25. September 1997 Erörterungstermin für den Bahnübergang Heideäckerweg, Hanau, Planfeststellung noch nicht abgeschlossen.

Bauaktivitäten:

- Abwicklung von Ausgleichsmaßnahmen
- Passive Schallschutzmaßnahmen

Baubeginn:

1987

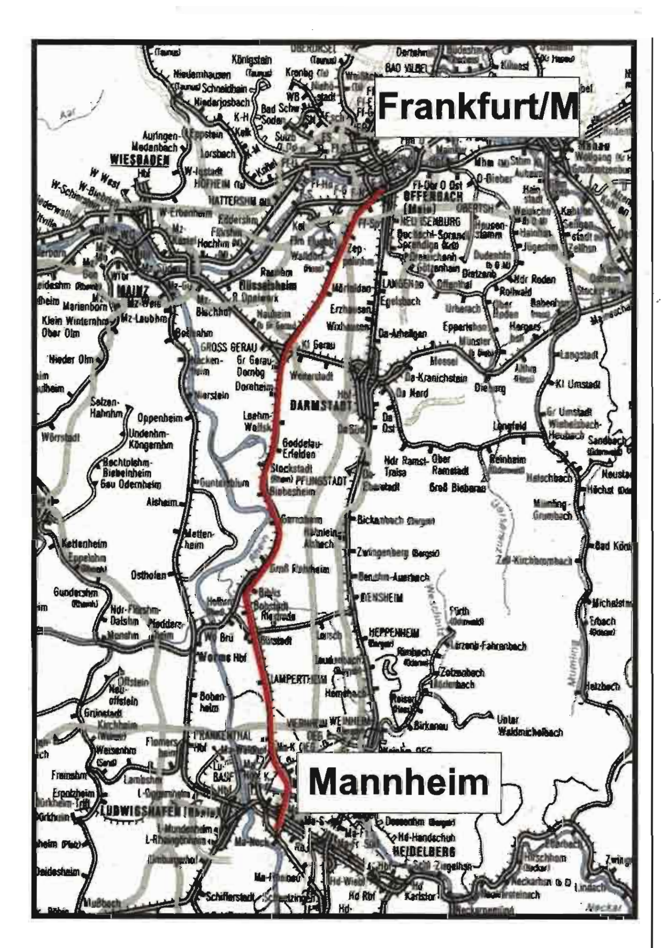
Inbetriebnahme:

1991 (1. Baustufe)
Nach 2000 (2. Baustufe)

Realisierungsstand:

51 %

Projekt Nr. 3 – Überhang – ABS Frankfurt/M–Mannheim, 2. Stufe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung der Zentren Rhein/Main und Rhein/Neckar.

Verkürzung der Fahrzeit durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Bau von 10 Linienverbesserungen
- Beseitigung von 30 Bahnübergängen
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Neubau und Verlängerung von Überholungsgleisen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	79 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	39 Min.
nach Bauende	33 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	510 Mio. DM

3. Projektstand

- 9 Linienverbesserungen realisiert
- 18 Bahnübergänge beseitigt

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Linienverbesserung Mörfelden wurde zurückgezogen
- Beseitigung Bahnübergang BÜ 31 in Biblis

Bauaktivitäten:

- Untergrundverbesserung Waldhof–Lampertheim
- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Beseitigung Bahnübergang Viernheimer Weg in Mannheim-Blumenau
- Schallschutzwand Groß Gerau–Dornberg
- Ausgleichsmaßnahmen
- Untergrundverbesserung Scheidgraben
- Rückbau Überleitstelle Wolfskehlen
- Rückbau Überleistelle Groß Gerau–Dornberg
- Beseitigung BÜ 80 Groß Gerau–Dornberg

Baubeginn:

1987

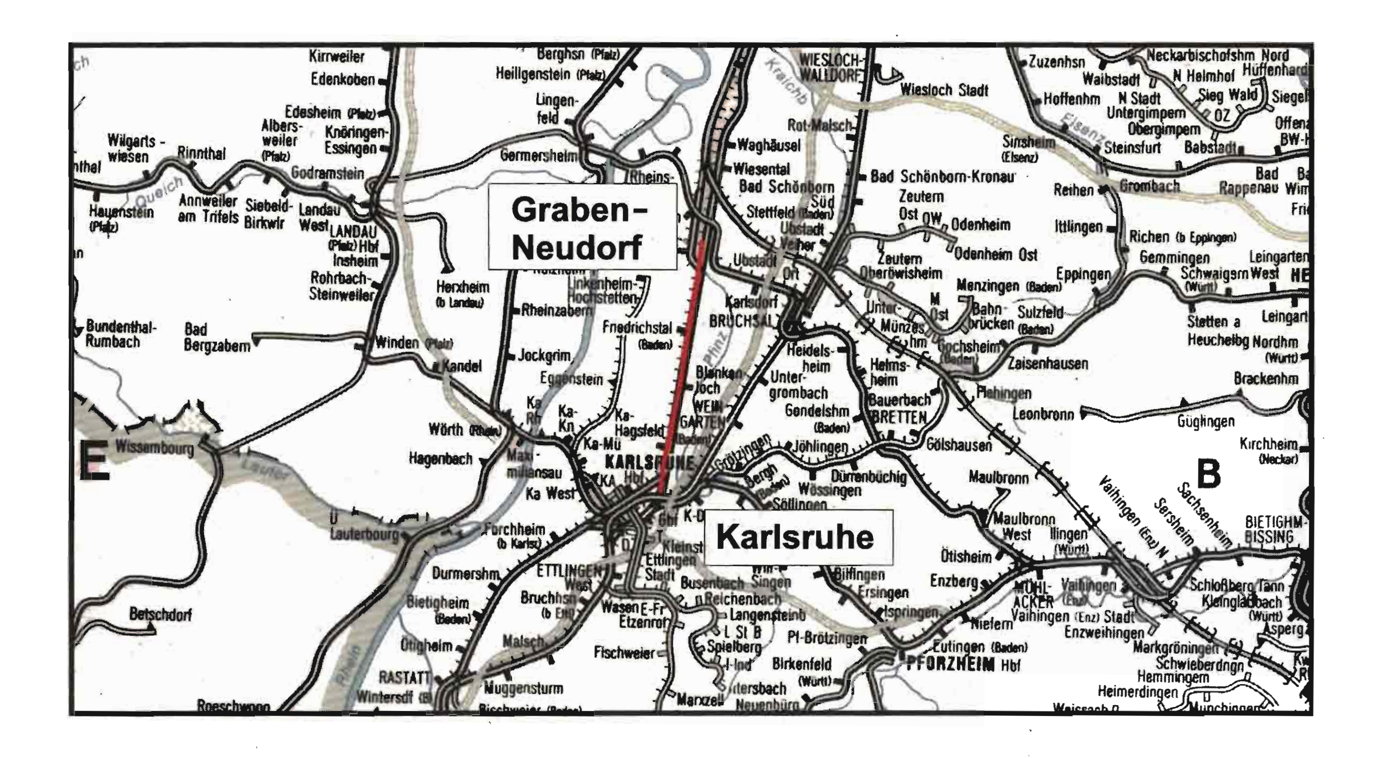
Inbetriebnahme:

1991 (1. Baustufe)

Realisierungsstand:

90 %

Projekt Nr. 4 – Überhang – ABS Graben-Neudorf–Karlsruhe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Fahrzeit zwischen den Zentren Mannheim und Karlsruhe.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	21 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	8 Min.
Gesamtkosten:	29 Mio. DM

3. Projektstand

Ausbau auf durchgehend 200 km/h und Beseitigung von 11 Bahnübergängen abgeschlossen.

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Beschluß vom 18. September 1992

Bauaktivitäten:

Abgeschlossen

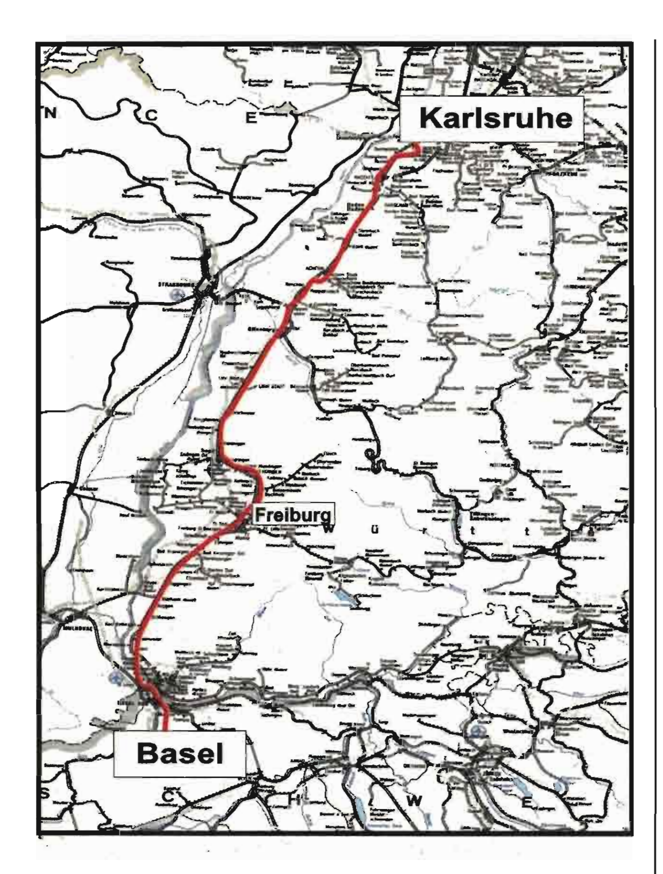
Baubeginn:

1987

Inbetriebnahme:

1994

Projekt Nr. 5 – Überhang – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zu den Schweizer Alpenübergängen.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau bis zu 4 Gleisen und Linienverbesserungen
- Erhöhung der Geschwindigkeit bis auf 250 km/h (zweigleisig)
- Bahnübergangsbeseitigungen

Der viergleisige Ausbau des Südabschnittes Offenburg–Basel erfolgt bedarfsorientiert im zeitlichen Versatz zum nördlichen Teil.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wird im Südabschnitt deshalb zunächst das Pilotprojekt CIR-ELKE realisiert (siehe Projekt Nr. 26 – Neue Vorhaben –).

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	193 km
Karlsruhe – Offenburg	70 km
Offenburg – Basel	123 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS/NBS abgestuft bis	250 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	97 Min.
nach Bauende	66 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	6 661 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung: Abgeschlossen, bis auf:

- Abschnitt Offenburg–Niederschopfheim

Planfeststellung:

- Abschnitt Karlsruhe–Rastatt (Tunnellösung) festgestellt
- Abschnitt Rastatt–Offenburg festgestellt
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen eingeleitet (Katzenbergtunnel)
- Abschnitt Einmeldingen–Weil am Rhein Einleitung Sommer 1998

Bauaktivitäten:

Abschnitt Baden-Baden–Offenburg im Bau

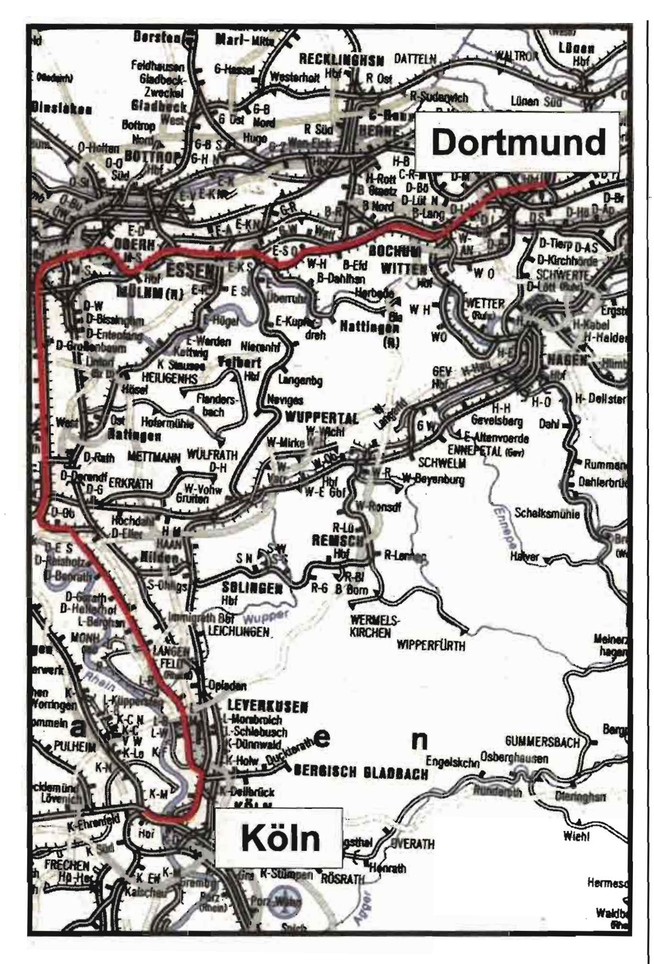
Baubeginn:

Dezember 1987

Realisierungsstand:

27 % (Gesamtprojekt)

Projekt Nr. 6 – Überhang – ABS Dortmund–Köln



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitserhöhung auf durchgehend 160 km/h, abschnittsweise auf 200 km/h
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Bau von 750 m langen Überholungsgleisen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	69 Min.
Gesamtkosten:	112 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:
Abgeschlossen

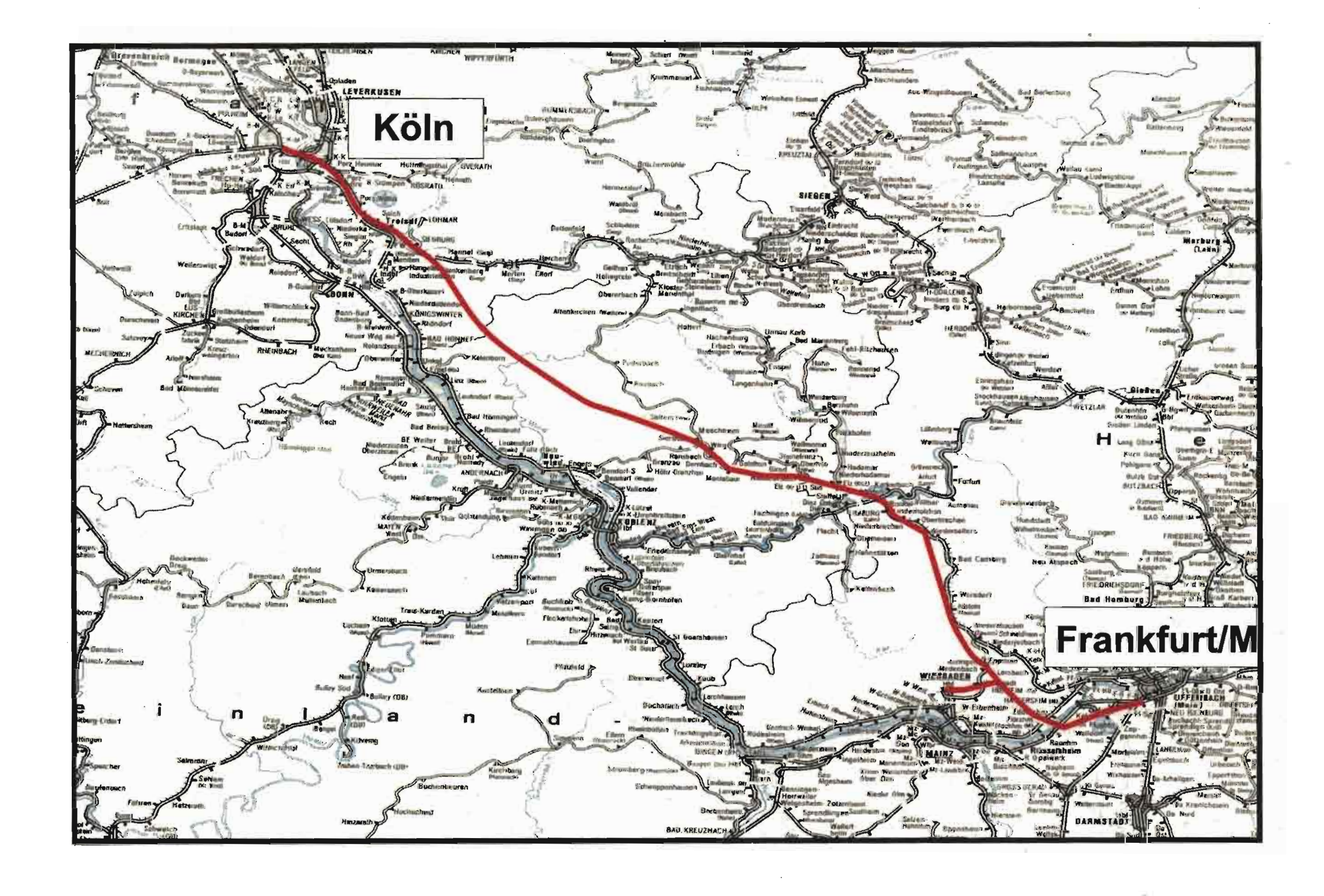
Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Abgeschlossen

Baubeginn:
April 1988

Inbetriebnahme:
Juni 1991

Projekt Nr. 7 – Überhang – NBS Köln–Rhein/Main



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen zwischen Rhein/Ruhr und Rhein/Main/Neckar durch den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen sowie Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs und Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr im Rheingraben.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Siegburg und Frankfurt/M–Flughafen von 300 km/h
- Anbindung der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz
- Direkte Verbindung zur Ausbaustrecke nach Mannheim
- Neubau der Unterwegsbahnhöfe Limburg, Montabaur und Siegburg und Anschluß des Verkehrsflughafens Frankfurt/M
- Bau der Flughafenspange in Köln zum Anschluß des Flughafens Köln/Bonn (Finanzierung aus Bonn/Berlin – Ausgleich)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	177 km
Baulänge: (Einschl. Flughafenanschluß Köln/Bonn)	219 km
Tunnel:	
Anzahl	30
Länge	47 km
Talbrücken:	
Anzahl	18
Länge	6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200–300 km/h
Fahrzeit (Köln–Frankfurt/M):	
vor Baubeginn	134 Min.
nach Bauende	58 Min.
Gesamtkosten: (Stand 1. Januar 1997):	7 750 Mio. DM

noch Projekt Nr. 7 – Überhang – NBS Köln–Rhein/Main

3. Projektstand

Raumordnung:

Die 6 Raumordnungsverfahren in Nordrhein-Westfalen (1), Hessen (4) und in Rheinland-Pfalz (1) sind abgeschlossen.

Planfeststellung:

Nordrhein-Westfalen

- Alle 12 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind eingeleitet.
- 5 Planfeststellungsbeschlüsse wurden erlassen.

Rheinland-Pfalz

- Von den 15 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind alle Verfahren eingeleitet.
- 8 Planfeststellungsbeschlüsse wurden erlassen.

Hessen

- Von den 19 durchzuführenden Planfeststellungsverfahren sind alle Verfahren abgeschlossen.

Baubeginn:

Dezember 1995

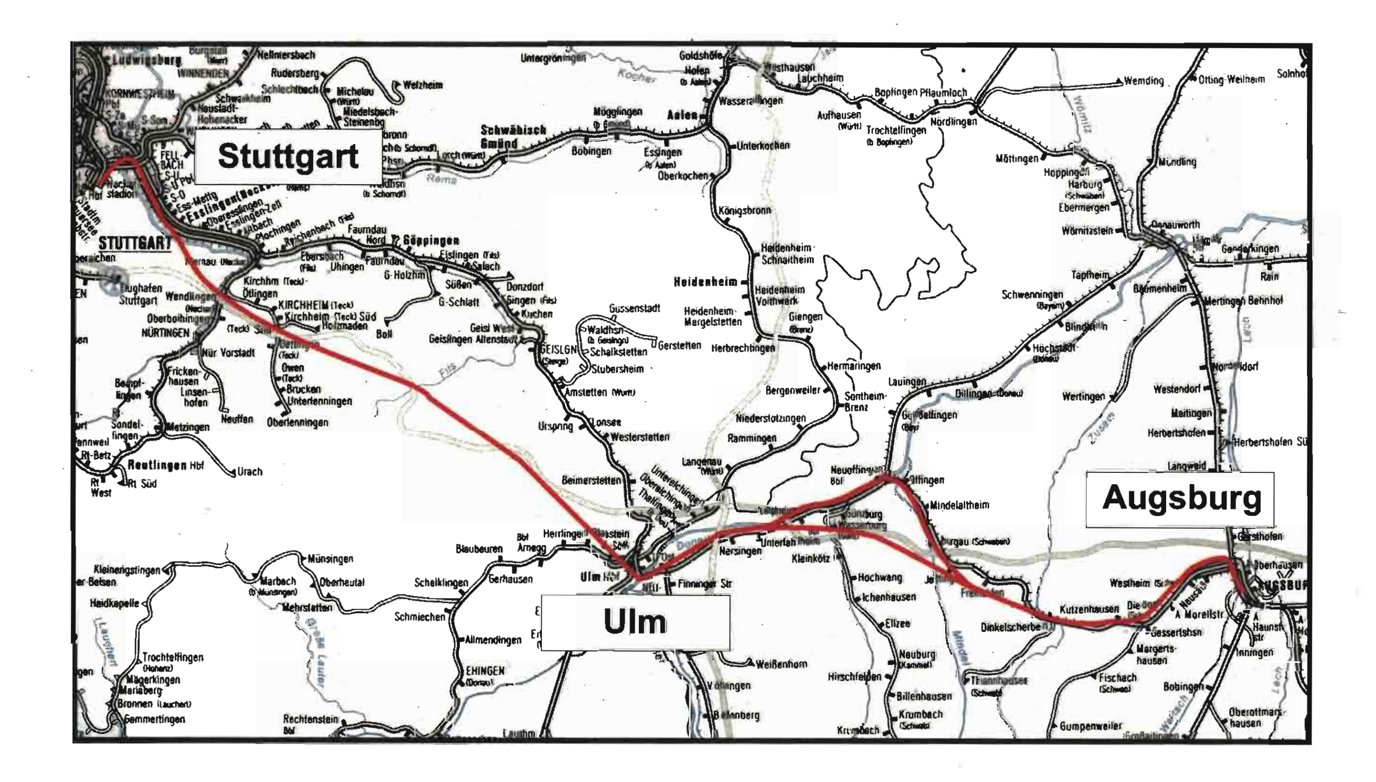
Inbetriebnahme:

- Abschnitt Flughafenbahnhof Frankfurt Mai 1999
- Abschnitt NBS Köln–Frankfurt/Flughafen Mai 2001

Realisierungsstand:

50 %

Projekt Nr. 8 – Überhang – ABS/NBS Stuttgart–Augsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg.

Die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der viergleisige Ausbau Ulm–Augsburg auf 200 km/h.

Mit dem Projekt „Neu-Ulm 21" sollen die Gleisanlagen im Raum Neu-Ulm grundlegend neu geordnet werden; der Durchsgangsverkehr soll in Tieflage geführt werden.

Mit dem Projekt „Stuttgart 21" sollen die Gleisanlagen im Großraum Stuttgart grundlegend neu geordnet werden, insbesondere soll der Hauptbahnhof Stuttgart vom jetzigen Kopf- in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umgewandelt werden.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	166 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	250 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	93 Min.
nach Bauende	60 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	5 375 Mio. DM
davon:	
NBS/ABS Wendlingen–Augsburg:	4 489 Mio. DM
Stuttgart–Wendlingen („Stuttgart 21"): BVWP-Anteil	886 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

- Verfahren zwischen Wendlingen und Ulm in September 1995 abgeschlossen.
- Raumordnungsverfahren für Abschnitt Stuttgart–Wendlingen („Stuttgart 21") September 1997 abgeschlossen.
- Rahmenvereinbarung für Abschnitt „Neu-Ulm 21" Dezember 1997 abgeschlossen.
- Übrige Bereiche sind noch nicht terminiert.

Planfeststellung:

Für den Abschnitt Kirchheim–Weinheim–Aichelberg Dezember 1997 eingeleitet

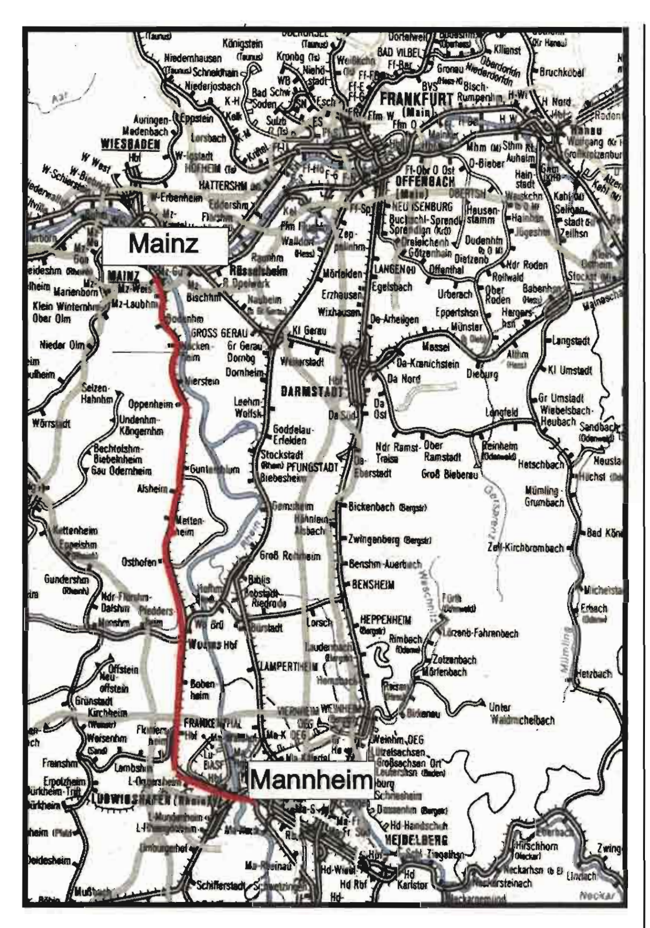
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Noch offen

Projekt Nr. 9 – Überhang – ABS Mainz–Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/Ludwigshafen durch Verkürzung der Reisezeiten und Erhöhung der Kapazität.

Geplante Maßnahmen:

- Umbau Bahnhof Mainz Hbf mit höhenfreier Einfahrt von Wiesbaden auf der Nordseite des Bahnhofes
- Bau eines zweiten zweigleisigen Tunnels zwischen Mainz Hbf und Mainz Süd
- Linienverbesserungen, Bahnhofs-Umbauten und Beseitigungen von 25 Bahnübergängen zwischen Mainz Süd und Ludwigshafen
- Bau einer neuen zweigleisigen Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim mit Anpassung der Bahnhöfe

Diese Maßnahme wird zusammen mit dem Nahverkehrsvorhaben Nahschnellverkehr Rhein-Neckar realisiert.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	70 km
Mainz–Ludwigshafen	67 km
Ludwigshafen–Mannheim	3 km
Tunnel-Länge:	1,3 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	40 Min.
nach Bauende	35 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	768 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Überwerfungsbauwerk Mainz Nord Mai 1997 abgeschlossen
- Neuer Mainzer Tunnel April 1996 abgeschlossen
- Bereich Guntersblum Dezember 1997 abgeschlossen
- Bereich Ludwigshafen März 1997 abgeschlossen
- Bereich Rheinbrücke und Mannheim Hbf Mai 1996 abgeschlossen
- Bereich Bobenheim/Roxheim, Frankenthal und Oggersheim eingeleitet

Bauaktivitäten:

- Mainz Hbf (Bahnsteig 4) Inbetriebnahme September 1996
- 5 Bahnübergänge beseitigt

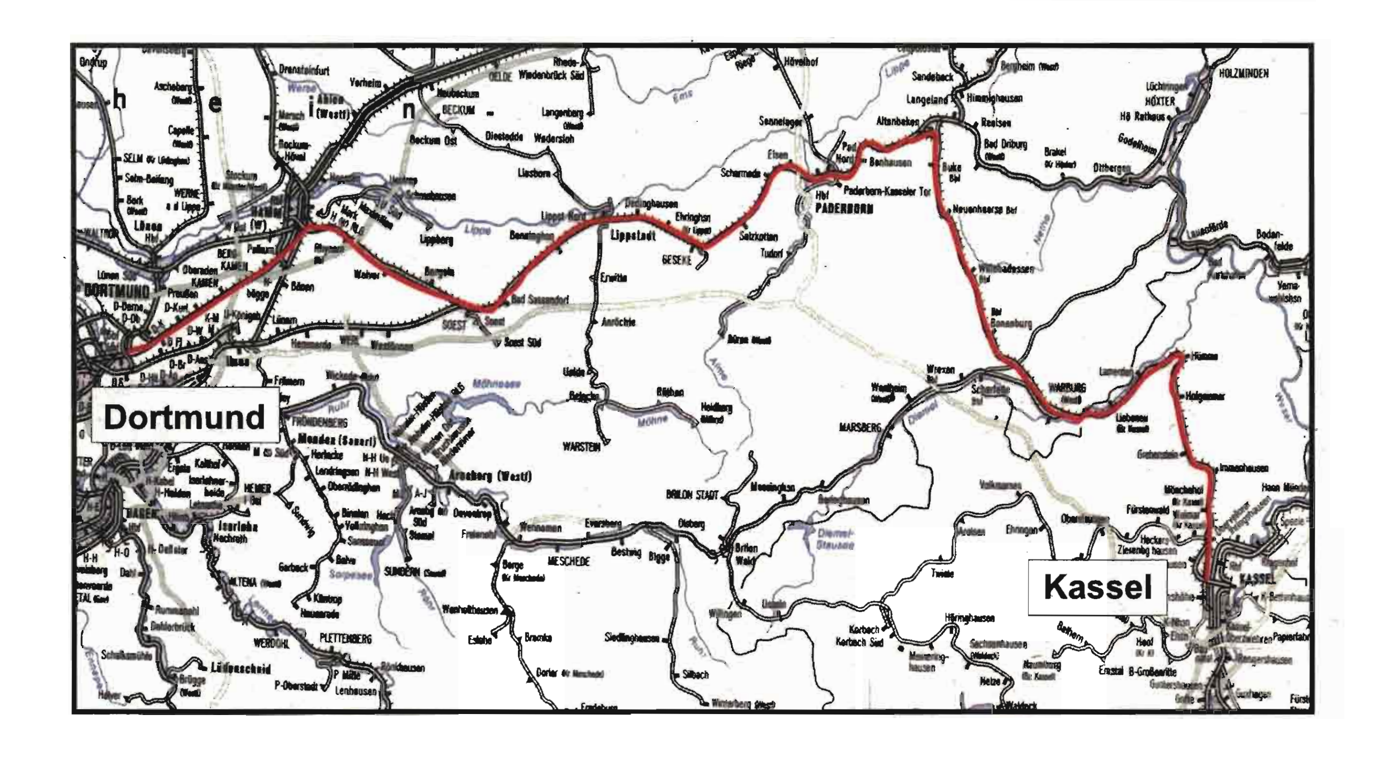
Baubeginn:

- Neuer Mainzer Tunnel (Oktober 1997)
- Rheinbrücke Ludwigshafen (Rh.)–Mannheim (Herbst 1997)

Realisierungsstand:

10 %

Projekt Nr. 10 – Überhang – ABS Dortmund–Kassel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel.

Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 160 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm–Paderborn
- Bau von Linienverbesserungen
- Umfahrung eines rutschgefährdeten Abschnittes im Bereich Neuenheerse
- Umfahrung Hümme

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

vor Ausbau	215 km
nach Ausbau	210 km

Baulänge:

Dortmund–Paderborn	108 km
Paderborn–Kassel	102 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	140 Min.
nach Bauende	100 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 422 Mio. DM

noch Projekt Nr. 10 – Überhang – ABS Dortmund–Kassel

3. Projektstand

3.1 Abschnitt Dortmund – Paderborn

Planungsstand:

Die Bauaktivitäten waren ursprünglich in 23 Teilmaßnahmen zusammengefaßt; 5 wurden zunächst zurückgestellt. Von den übrigen 18 Maßnahmen sind 14 fast vollständig abgeschlossen. Von den 4 noch offenen ist eine im Stadium der Entwurfsplanung, die übrigen sind genehmigt.

Planfeststellung:

Für eine Teilmaßnahme ist noch ein Verfahren nach AEG § 18.3 erforderlich.

Bauaktivitäten:

Zur Zeit werden die signaltechnischen Voraussetzungen für 200 km/h geschaffen. Die noch fehlenden Maßnahmen beginnen ab 1998.

Baubeginn:

1989

Inbetriebnahme:

Die Inbetriebnahme des Schnellfahrbetriebes im Teilabschnitt Soest–Lippstadt erfolgt zum Fahrplanwechsel Juni 1998.

3.2 Abschnitt Paderborn – Kassel

Planungsstand:

Gesamtplanung für alle Abschnitte mit Ausnahme der Umfahrung Hümme ist abgeschlossen

Raumordnung:

- Neuenheerse und Grebenstein abgeschlossen,
- Bereich Hümme Abweichungsverfahren vor dem Abschluß

Planfeststellung:

Paderborn–Kassel 5 Verfahren abgeschlossen, 6 Verfahren eingeleitet bzw. erörtert

Bauaktivitäten:

Im Abschnitt Neuenheerse/Willebadessen Baubeginn mit Maßnahmen zur Umfahrung des hangrutschgefährdeten Bereiches

Baubeginn:

August 1997

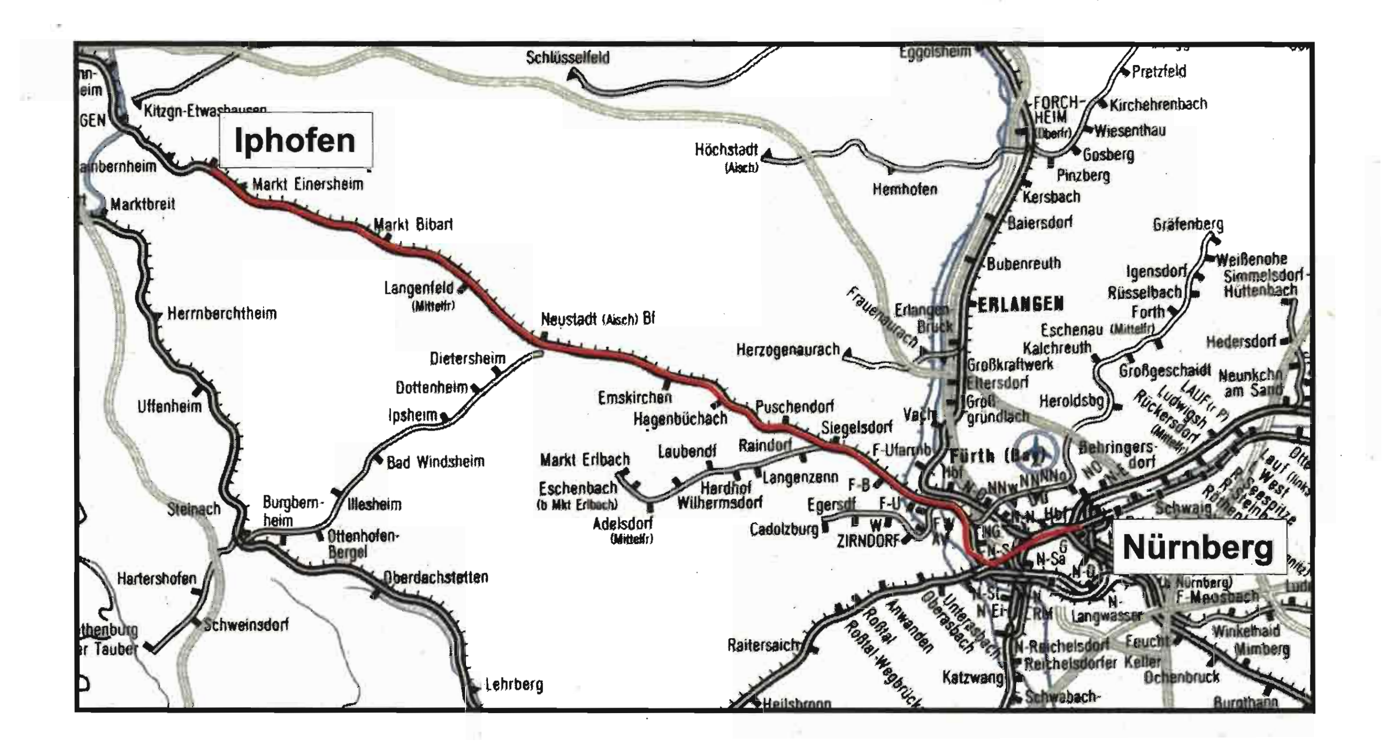
Realisierungsstand:

2 %

Realisierungsstand (Gesamtprojekt):

34 %

Projekt Nr. 11 – Überhang – ABS Iphofen–Nürnberg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative Verbesserung der Achse Würzburg–Nürnberg und Verbesserung der Anbindung des fränkischen und bayerischen Raumes an die Neubaustrecke Hannover–Würzburg.

Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Iphofen und Neustadt (Aisch) durch 12 Linienverbesserungen mit insgesamt 18 km Länge einschließlich Linienzugbeeinflussung. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140–160 km/h zwischen Neustadt (Aisch) und Nürnberg durch 3 Linienverbesserungen (7 km Länge).

Beseitigung mehrerer Bahnübergänge, Verbesserung des Regional- und Nahverkehrs durch Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	70 km
Iphofen–Neustadt (Aisch)	29 km
Neustadt (Aisch)–Nürnberg	41 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Iphofen–Neustadt (Aisch)	200 km/h
Neustadt (Aisch)–Nürnberg	140–160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	30 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	362 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Alle erforderlichen Planfeststellungen außer für die Linienverbesserung Markt Bibart sind abgeschlossen.

Bauaktivitäten:

Baubeginn 1990

Bereits realisiert sind:

- Linienverbesserung Hellmitzheim
- Linienverbesserung Oberlaimbach
- Linienverbesserung Bf Langenfeld/Frankenfeld
- Linienverbesserung Altmannshausen
- Linienverbesserung Markt Einersheim Ost und West
- Linienkorrektur Puschendorf/Kirchfembach
- Linienkorrektur Neustadt/Aisch
- Linienkorrektur Altmannshausen
- Linienkorrektur Einfahrt Nürnberg

Weitgehend abgeschlossen:

- Ertüchtigung von Oberleitung und Brücken im Schnellfahrabschnitt
- Linienkorrektur Hagenbüchbach
- Linienkorrektur Diebach
- Linienkorrektur Langenfeld (Str.)

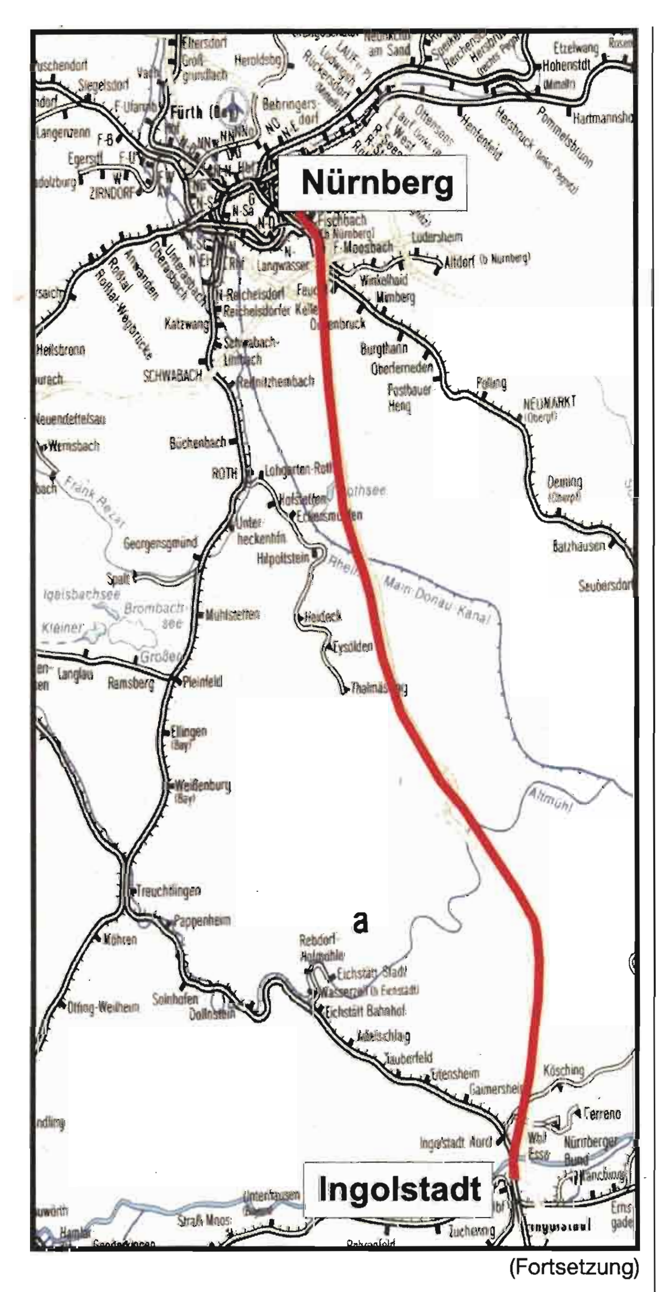
Derzeit im Bau:

- Oberbau- und tiefbautechnische Anpassung
- Linienzugbeeinflussung im Schnellfahrabschnitt

Realisierungsstand:

75 %

Projekt Nr. 12 – Überhang – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Münchens und des südbayerischen Raumes Richtung Norden, Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der Ballungsräume im Korridor Berlin–München bzw. auf der europäischen Achse Berlin–Verona–Mailand.

Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg–München auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg–Ingolstadt

Der Neubauabschnitt Nürnberg–Ingolstadt wird für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg–Nürnberg bis Nürnberg–Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin–München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke Treuchtlingen–Ingolstadt an. Im Stadtbereich Ingolstadt wird die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

ABS Ingolstadt–München

Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:

• Ingolstadt – Wolnzach (Option bis 200 km/h)	160 km/h
• Wolnzach–Petershausen	190 km/h
• Petershausen–Obermenzing	200 km/h

Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür sind von Petershausen bis Dachau nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) und von Dachau bis Obermenzing hälftig zusammen mit „Nahverkehrsmitteln" zu tragen.

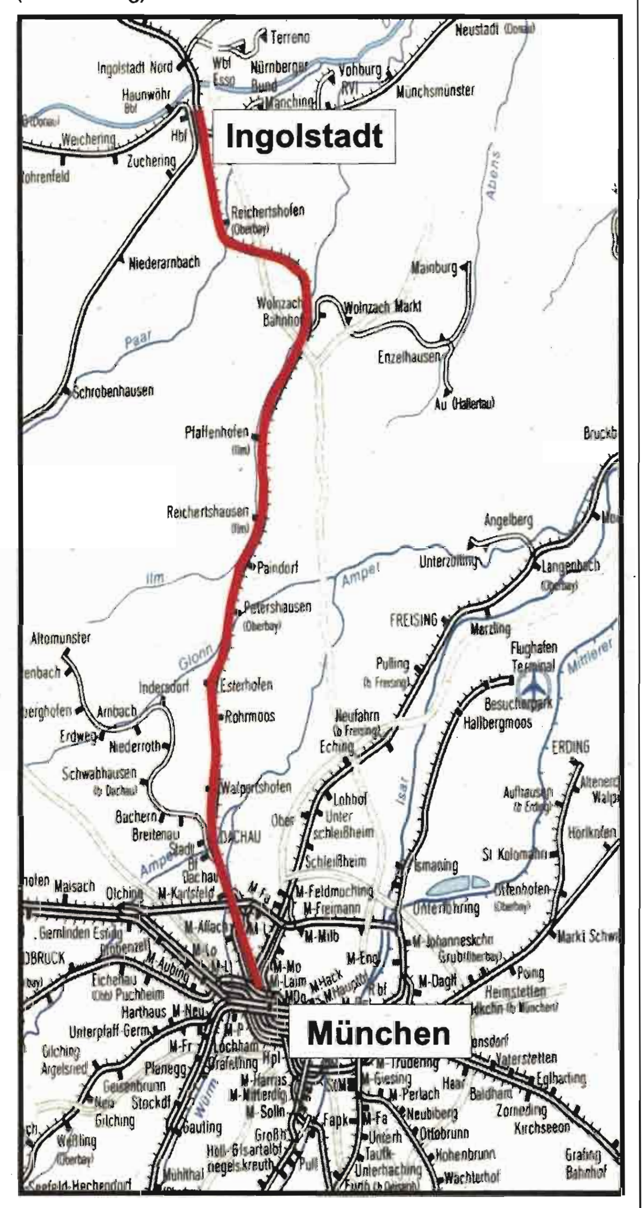
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	171 km
Nürnberg–Ingolstadt	89 km
Ingolstadt–München	82 km
Baulänge:	161 km
Nürnberg–Ingolstadt	83 km
Ingolstadt–München	78 km
Tunnel:	
Anzahl	9
Länge gesamt	25 km
Talbrücken:	
Anzahl	4
Länge gesamt	1,26 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	98 Min.
nach Bauende	63 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 3 870 Mio. DM

noch Projekt Nr. 12 – Überhang – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München

(Fortsetzung)



Hinweis zur privaten Vorfinanzierung:

Die NBS/ABS wird im Wege der privaten Vorfinanzierung von der Deutsche Bahn AG vorfinanziert. Der Bund wird die anfallenden Kosten (incl. Zinsen) bei Inbetriebnahme übernehmen (§ 29 Abs. 2 Haushaltsgesetz 1996). Die Einzelheiten sind in der Finanzierungsvereinbarung vom 19. Dezember 1996 geregelt.

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

NBS: Alle 16 Planfeststellungsabschnitte (einschließlich Bahnstromleitung) sind eingeleitet. Davon liegen für 12 Verfahren Beschlüsse vor, 5 Verfahren haben Bestandskraft. Der Abschluß aller Verfahren wird im Juni 1998 erwartet.

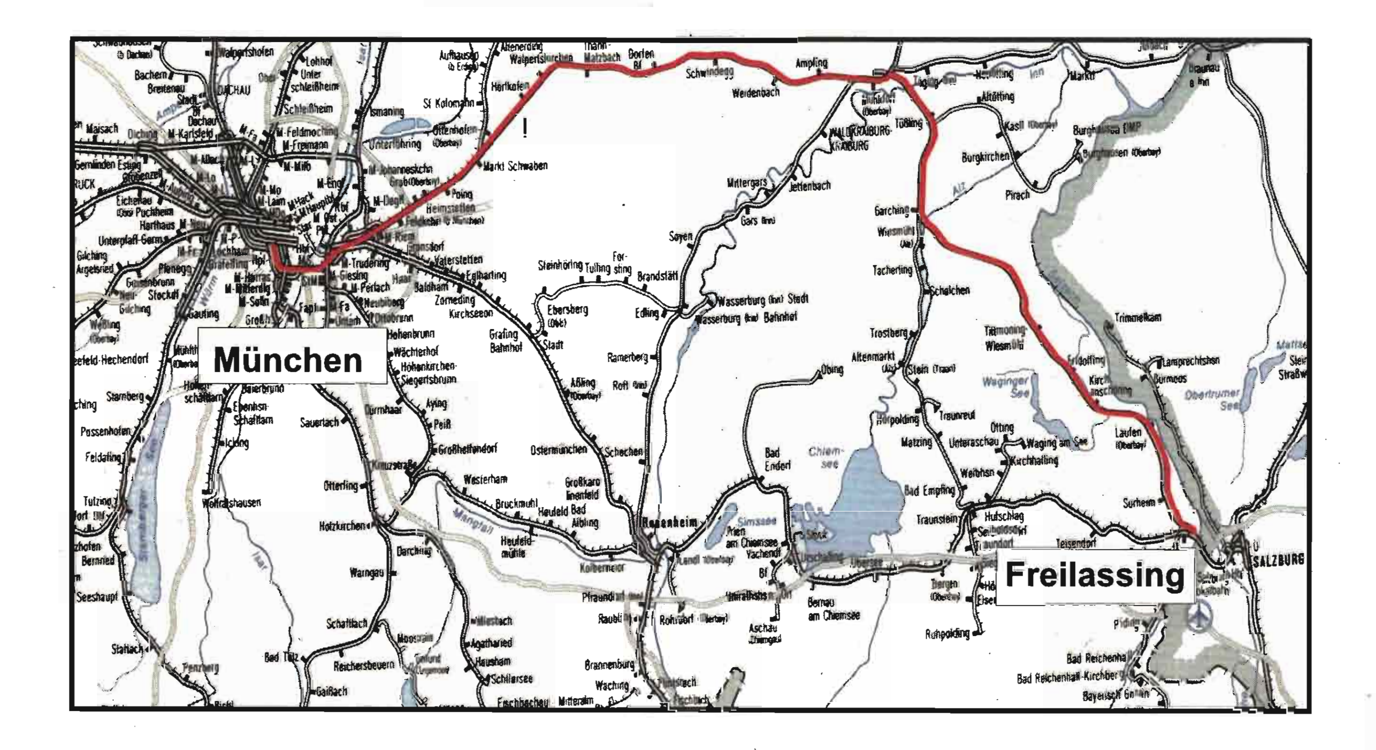
ABS: Alle 15 Planfeststellungsabschnitte (einschließlich Bahnstromleitung) sind eingeleitet. 12 Verfahren sind von Planungsänderungen betroffen, davon 6 durch Änderung der Projektanforderungen auf der Grundlage der Finanzierungsvereinbarung. Derzeit liegen 4 Beschlüsse mit Bestandskraft vor, wovon 2 von den Änderungen betroffen sind. In 1998 werden voraussichtlich für 5 Verfahren Beschlüsse erlassen und eine Plangenehmigung erteilt. Der Abschluß aller Verfahren ist für August 1999 (Bahnstromleitung Dezember 1999) vorgesehen.

Bauaktivitäten:

NBS: Seit April 1997 planmäßiger Ablauf der Bauarbeiten für den Ausfädelungsbereich im Abschnitt Fischbach–Feucht
Submission für den gesamten Neubauabschnitt (einschließlich Tunnel Audi) ist erfolgt

ABS: Oktober 1997 Baubeginn für die Bahnübergangsbeseitigung Uttenhofen
Durchführung von Gleiserneuerungsarbeiten Abschnitt Reichertshofen–Wolznach als Ersatzinvestition
1998 Fertigstellung der Bahnübergangsbeseitigung Uttenhofen
Beginn der Bahnsteigunterführung in Wolznach und Reichertshausen
Gleiserneuerung im Abschnitt Pfaffenhofen–Petershausen
Baubeginn in den Abschnitten Petershausen, Esterhofen, Röhrmoos und Ingolstadt Hauptbahnhof

Projekt Nr. 13 – Überhang – ABS München–Mühldorf–Freilassing



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing (Salzburg).

Geplante Maßnahmen:

- Erhöhung der Geschwindigkeit auf konventionell 160 km/h und für NeiTech auf 200 km/h durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen
- Im Abschnitt München Ost–Markt Schwaben werden die ABS-Maßnahmen zusammen mit dem S-Bahn-Ausbau (S 6) realisiert (viergleisiger Ausbau)
- Zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Markt Schwaben–Mühldorf und zweigleisiger Ausbau im Bereich Mühldorf–Freilassing
- Elektrifizierung der Strecke ab Markt Schwaben, Beseitigung von Bahnübergängen

Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen über die Fahrzeitreduzierung hinaus auch wesentliche Verbesserungen/Verdichtungen im Regionalverkehr Südostbayerns.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	141 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
NeiTech:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	82 Min.
nach Bauende	62 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 613 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich

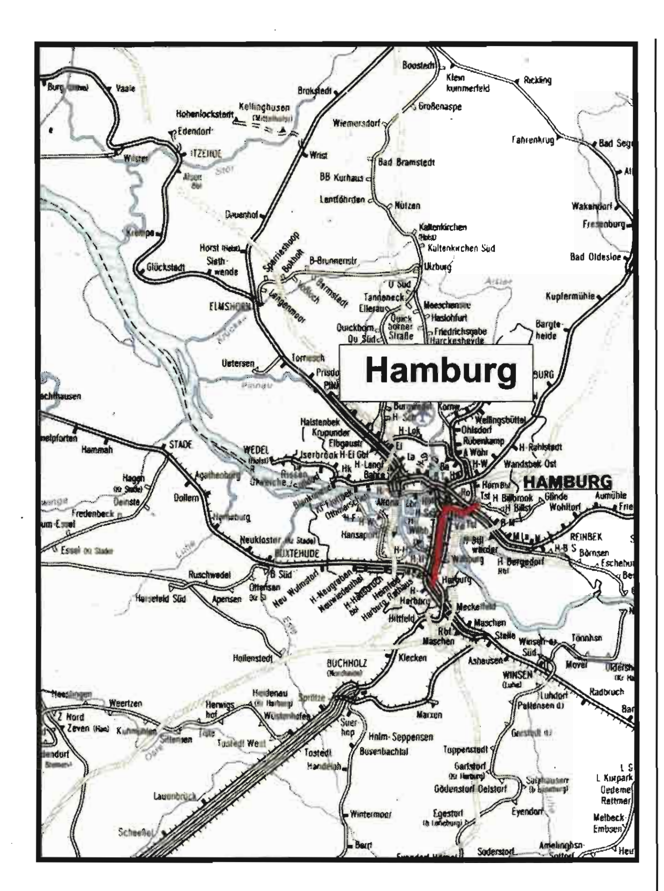
Planfeststellung:

Abschnitt Mettenheim rechtskräftig,
3 weitere Verfahren eingeleitet,
7 weitere Verfahren in Vorbereitung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Projekt Nr. 14 – Überhang – ABS Hamburg-Harburg–Hamburg-Rothenburgsort



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Durchlässigkeit im Knoten Hamburg durch die Beseitigung der Engpässe (Unterelbekreuz Hamburg-Harburg, Viergleisstrecke Hamburg-Harburg–Hamburg Hbf/Hamburg Hgbf; Wendeanlage Hamburg Hgbf; Hamburg Hbf) mit Beschleunigung des Güterdurchgangsverkehrs durch entfallende Richtungswechsel und Anbindung an die nördliche Güterbahn.

Der Bau von zwei Streckengleisen für den Güternahverkehr vom Rangierbahnhof Maschen bis Hamburg-Wilhelmsburg (Hafen) mit einer neuen Süderelbebrücke sowie der Gleistausch der Personenzug-/Güterzug-Ferngleise zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf ist realisiert. Weiterhin wurden mit dem Umbau des Bahnhofs Hamburg-Harburg der Richtungsbetrieb hergestellt und die Durchfahrgeschwindigkeit erhöht. Der Neubau der Oberhafenkanalbrücke und des Kreuzungsbauwerks in Maschen (Bereich Meckelfeld für Güterzüge der Relation Maschen–Rothenburgsort–Land Schleswig-Holstein (Nördliche Güterbahn)) sind umgesetzt.

Aufgrund der einzelnen Maßnahmen stehen künftig im Bereich Norderelbe–Hamburg-Harburg vier unabhängige Strecken zur Verfügung:

1. Gleichstrom – S-Bahn
2. Güterzuggleise für den Durchgangsverkehr vom Rangierbahnhof Maschen nach Hamburg-Rothenburgsort
3. Personenzuggleise (Vmax = 160 km/h)
4. Güterzuggleise für die Bedienung des östlichen Hamburger Hafenbereiches

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	18 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	12 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	976 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Elektronisches Stellwerk Hamburg-Harburg ab Dezember 1997
- Restarbeiten an der Strecke
- Umbau des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes

Baubeginn:

1989

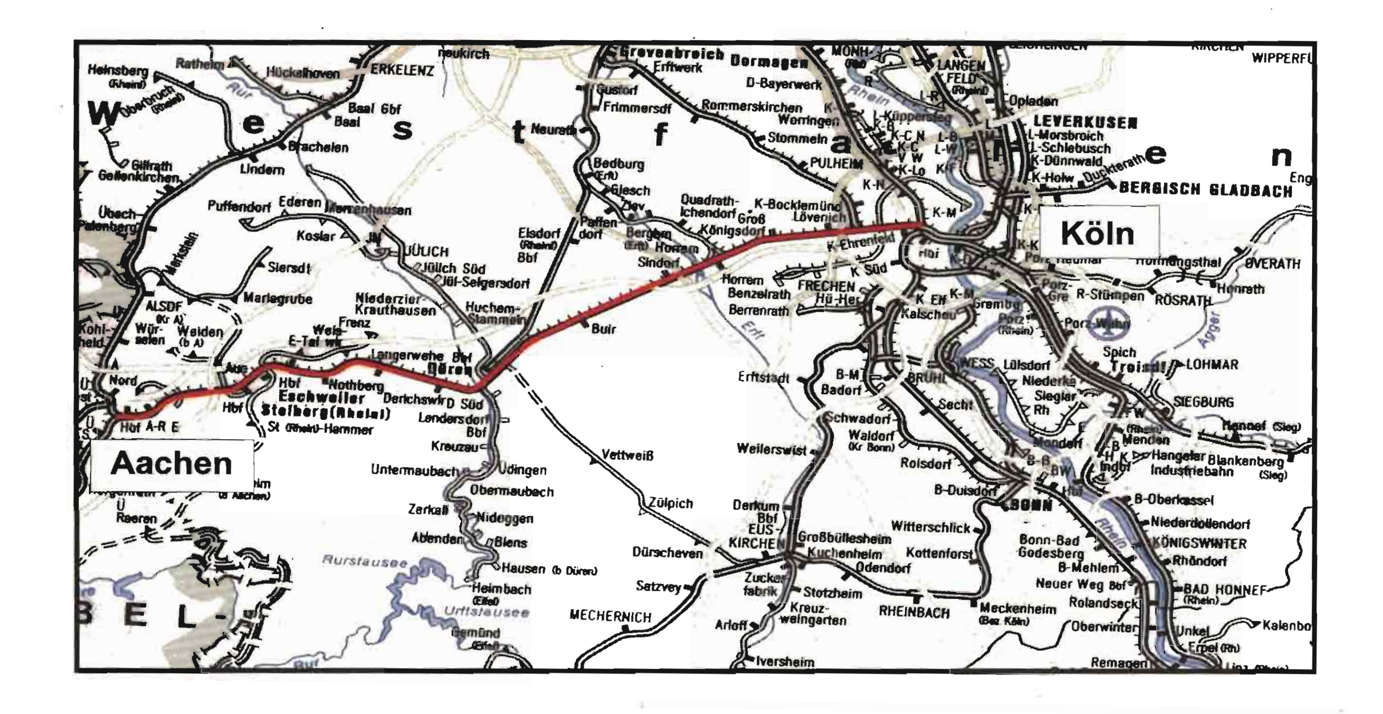
Inbetriebnahme:

September 1996

Realisierungsstand:

90 %

Projekt Nr. 15 – Überhang – ABS Köln–Aachen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln–Aachen ist Bestandteil der geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL).

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in zwei Bauabschnitten:
  - Bauabschnitt I
    Köln–Düren ab 1996
    Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zu S-Bahn – Gleisen und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen
  - Bauabschnitt II
    Düren–Aachen ab 2003
    Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in der vorhandenen Trasse
- Ausbau der Unterwegsbahnhöfe
- Beseitigung von 9 Bahnübergängen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	69 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Bauabschnitt I, Köln–Düren	250 km/h
Bauabschnitt II, Düren–Aachen	200 km/h
(Punktuelle Geschwindigkeitseinbrüche auf 160 km/h)	
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	27 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	756 Mio. DM

noch Projekt Nr. 15 – Überhang – ABS Köln–Aachen

3. Projektstand

Raumordnung:

Nicht erforderlich, da Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Hauptbahn

Planfeststellung:

Das Projekt ist in 19 Planfeststellungsabschnitte (einschl. Elektonischem Stellwerk) eingeteilt.

Ausbauabschnitt I:

- Alle 14 Planfeststellungen sind eingeleitet.
- 10 Planfeststellungsbeschlüsse sind erlassen, davon sind 8 Beschlüsse rechtskräftig.

Ausbauabschnitt II:

Von 5 Planfeststellungsverfahren sind noch 4 einzuleiten.

Bauaktivitäten:

- Ausbauabschnitt I: Köln–Düren
  Gemeinsame Realisierung der Ausbaustrecke mit S-Bahn-Linie 13.
- Bauabschnitt 1: Gleisdreieck Köln-Nippes ab August 1996
- Bauabschnitt 4: Lövenich ab Dezember 1997
- Bauabschnitt 5: Frechen–Königsdorf
  Straßenüberführung B55 ab Juli 1996
- Bauabschnitt 6: Einschnitt ab November 1997
- Bauabschnittsübergreifend: Elektronisches Stellwerk Köln Ehrenfeld ab Dezember 1997

Ausbauabschnitt II: Düren–Aachen

Bauabschnitt II: Langerwehe
Bahnhof Langerwehe:
Er wurde als Vorabmaßnahme umgebaut. Es handelt sich um einen viergleisigen Zwischenbahnhof mit zwei seitenrichtigen Überholungsgleisen. Das Teilprojekt „Schallschutzmaßnahmen" ist noch zu realisieren.

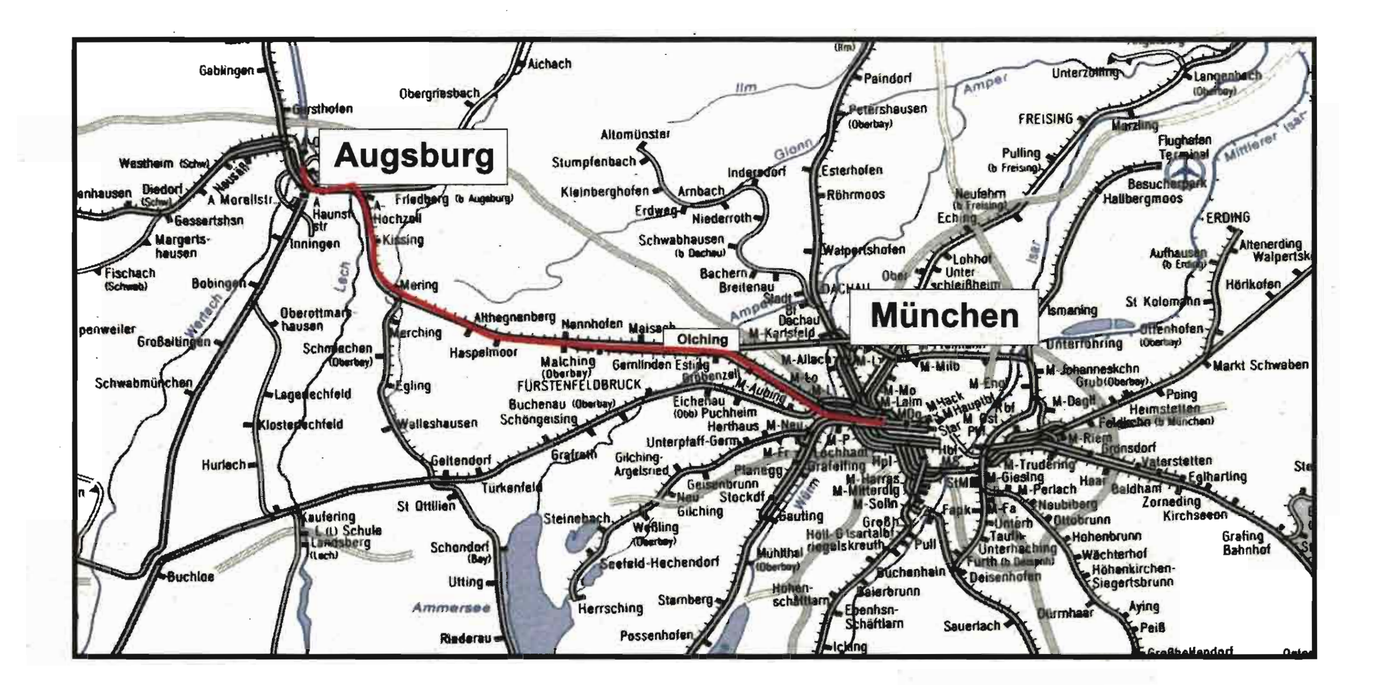
Baubeginn:

1996

Realisierungsstand:

20 %.

Projekt Nr. 16 – Überhang – ABS Augsburg–München



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland. Die Ausbaustrecke Augsburg–München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris–Budapest.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h
- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching

Durch die vornehmlich kapazitiven, aber auch qualitativen (230 km/h) Veränderungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	62 km
davon viergleisiger Ausbau	43 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	230 km/h
andere Gleise	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	30 Min.
nach Bauende	28 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 298 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

1991 abgeschlossen

Planfeststellung:

- 1 Planungsabschnitt bestandskräftig
- Für zwei Planungsabschnitte liegen die abschließenden Stellungnahmen der Anhörungsbehörde dem Eisenbahn-Bundesamt vor
- 4 Planungsabschnitte sind eingeleitet

Bauaktivitäten:

Baufeldfreimachung im Planungsabschnitt 2, Kissing

Baubeginn:

Februar 1998

Projekt Nr. 17 – Überhang – ABS München–Kiefersfelden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Mittel- und Südeuropa durch den Ausbau der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner.

Der Ausbau beinhaltet im wesentlichen kapazitive Maßnahmen auf allen Bahnhöfen zwischen Aßling und Kiefersfelden mit:

- Blockverdichtung
- Aus- bzw. Neubau von Überholungsgleisen
- Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge mit neuen Bahnsteigen und behindertengerechten Zugängen
- Ertüchtigung der Oberleitung

Geschwindigkeitserhöhungen sind nicht vorgesehen.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

München–Rosenheim	65 km
Rosenheim–Kiefersfelden	32 km

Ausbaumaßnahmen:

- Einzelmaßnahmen in 9 Bahnhöfen
- Streckenausrüstung:
  - Streckenblock Grafing–Rosenheim je Richtung 2 zusätzliche Blocksignale
  - Streckenblock Rosenheim–Kiefersfelden je Richtung 2 zusätzliche Blocksignale
  - Oberleitungsertüchtigung zwischen Rosenheim–Raubling

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 63 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Planungen im wesentlichen abgeschlossen

Planfeststellung:

- Alle Verfahren sind eingeleitet.
- Die Verfahren Aßling, Ostermünchen, Rosenheim, Raubling, Oberaudorf und Kiefersfelden sind abgeschlossen.
- Für Brannenburg und Fischbach stehen die Beschlüsse noch aus.
- Das Verfahren Großkarolinenfeld ist in Bearbeitung.

Bauaktivitäten:

- Teilmaßnahmen in Aßling, Ostermünchen und Oberaudorf sind realisiert.
- Ertüchtigung der Oberleitung ist durchgeführt.
- Teilmaßnahme Kiefersfelden und Raubling werden z. Z. ausgeführt.

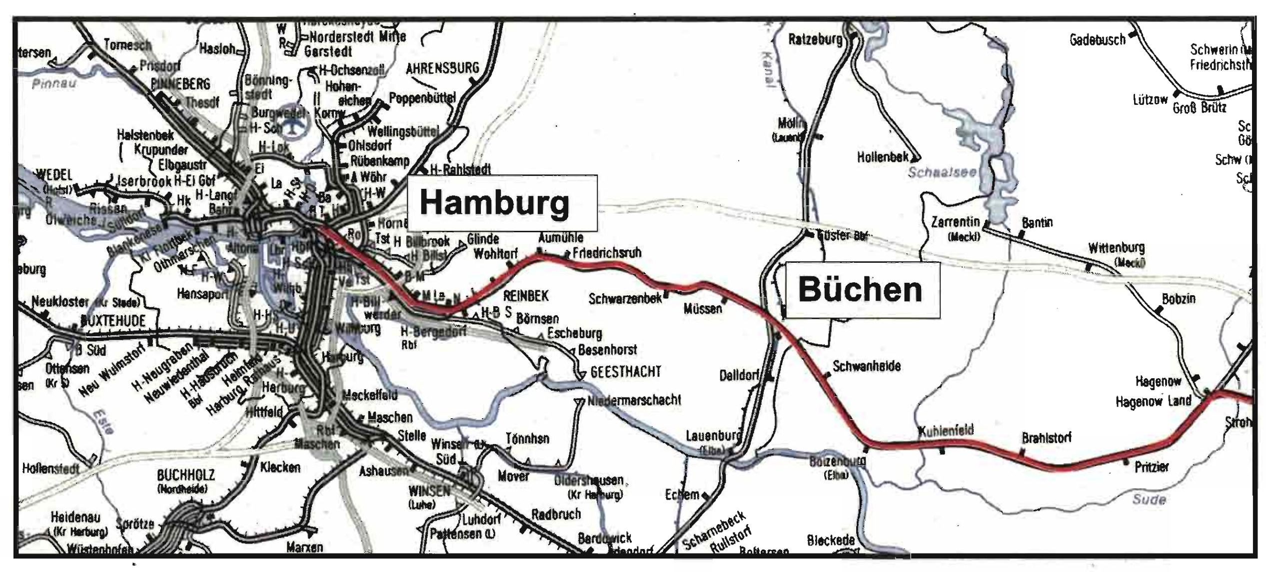
Baubeginn:

1992

Realisierungsstand:

60 %

Projekt Nr. 18 – Überhang – ABS Hamburg–Büchen–Berlin



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung von Osteuropa an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über die Zentren Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h
- Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle)
- Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust
- Elektrifizierung Nauen–Wittenberge und Ludwigslust–Hamburg Hbf

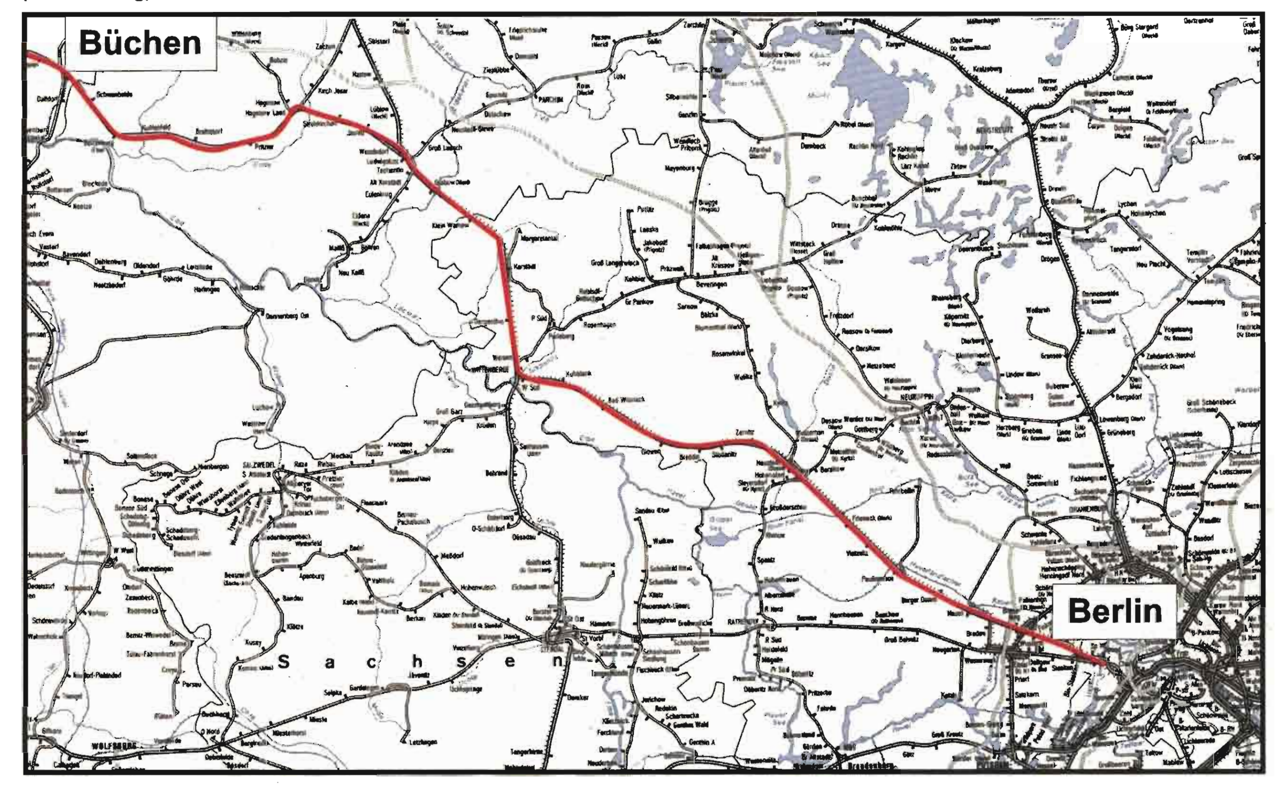
2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	254 km
Anteil Abschnitt Regionalbereichsgrenze (RBG) Schwerin/Hamburg–Nauen (e)	203 km
Anteil Hamburg–RBG Schwerin/Hamburg	51 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	204 Min.
nach Bauende	135 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 3 805 Mio. DM

noch Projekt Nr. 18 – Überhang – ABS Hamburg–Büchen–Berlin

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Abschnitt Segeletz–Neustadt (Dosse)
- Elektronisches Stellwerk Endzustand Abschnitt Ludwigslust (e)–Dergenthin (a)

Noch ausstehende Bauaktivitäten:

- Umbau Gleis Bad Wilsnack–Glöwen
- Umbau Bahnhof Neustadt/Dosse ab September 1998
- Umbau Bahnhof Wittenberge ab September 1998

Baubeginn:

1991

Inbetriebnahme:

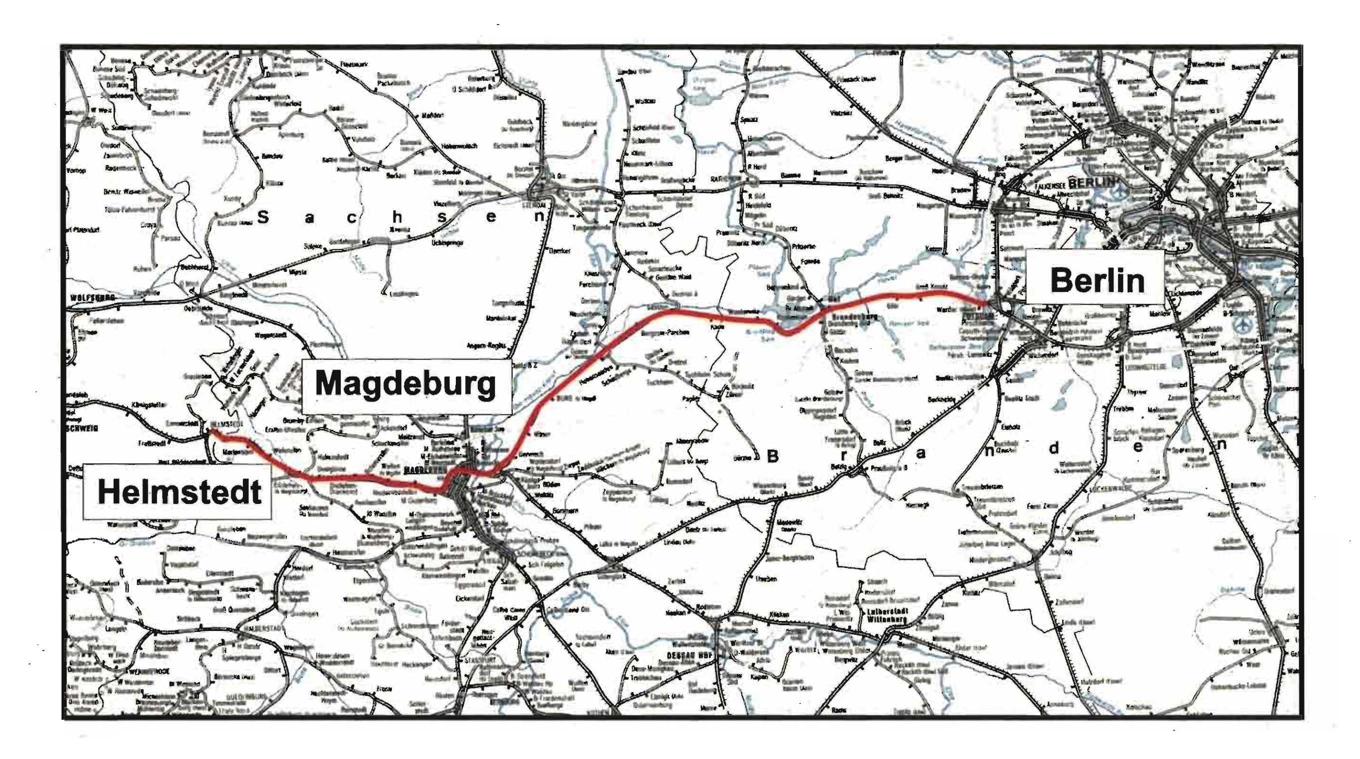
September 1996
Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamburg–Nauen

Juni 1997
Wiederaufnahme S-Bahn Betrieb bis Reinbek

Realisierungsstand:

90 %

Projekt Nr. 19 – Überhang – ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung der Zentren Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Potsdam, Berlin sowie Verkürzung der Reise- und Transportzeiten und die Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Durchgehende Elektrifizierung und Ausrüstung mit moderner Signaltechnik (3 Elektronische Stellwerke mit 14 Stellrechnern) und Telekommunikationstechnik.

Ausbau der Strecke:

• Helmstedt–Eilsleben	140 km/h
• Eilsleben–Magdeburg–Sudenburg	160 km/h
• Biederitz–Wildpark	160 km/h
• Wildpark–Potsdam Stadt	140 km/h
• Potsdam Stadt–Griebnitzsee	120 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	163 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	99 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	2 394 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen
- Restarbeiten

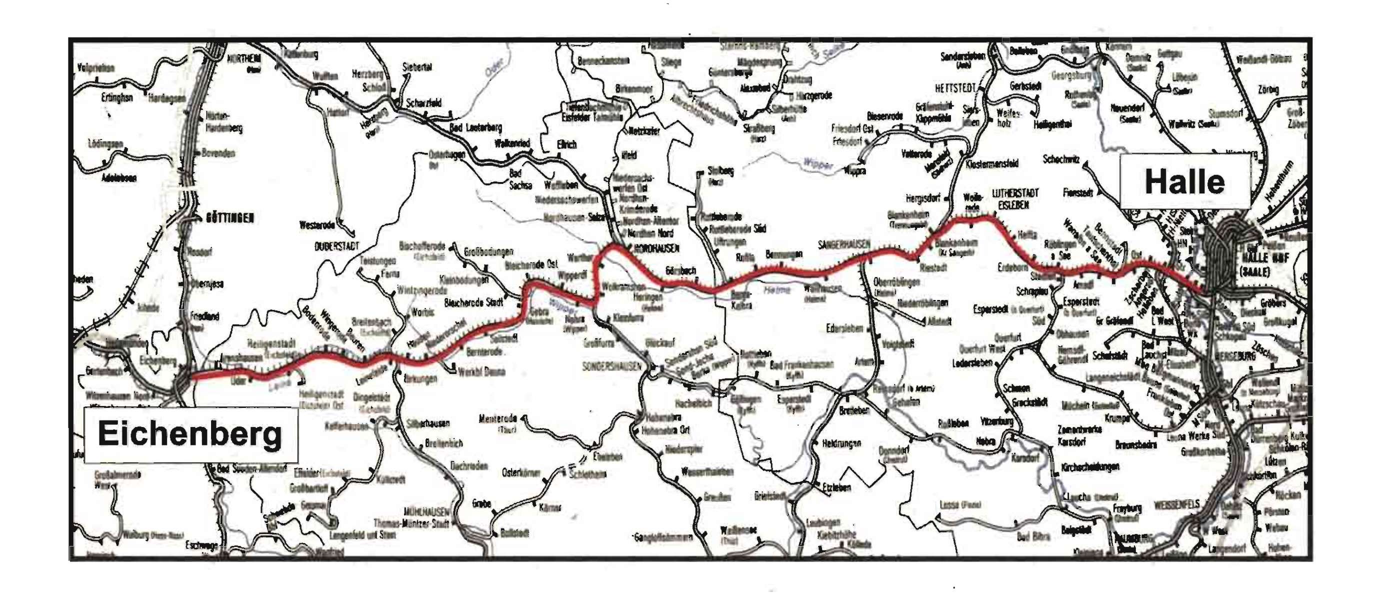
Baubeginn:

September 1990

Inbetriebnahme:

Mai 1993	Helmstedt–Magdeburg
Dezember 1995	Magdeburg–Berlin

Projekt Nr. 20 – Überhang – ABS Eichenberg–Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und neuen Bundesländern sowie den regionalen Zentren Kassel, Nordhausen und Halle.

Verkürzung der Reise- und Transportzeiten, Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschluß zwischen den Netzen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

Durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung sowie Bau des Elektronischen Stellwerkes Leinefelde.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	170 km
Baulänge:	39 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	
Eichenberg–Leinefelde	25 Min.
Gesamtkosten:	501 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Abgeschlossen

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Beschluß rechtskräftig

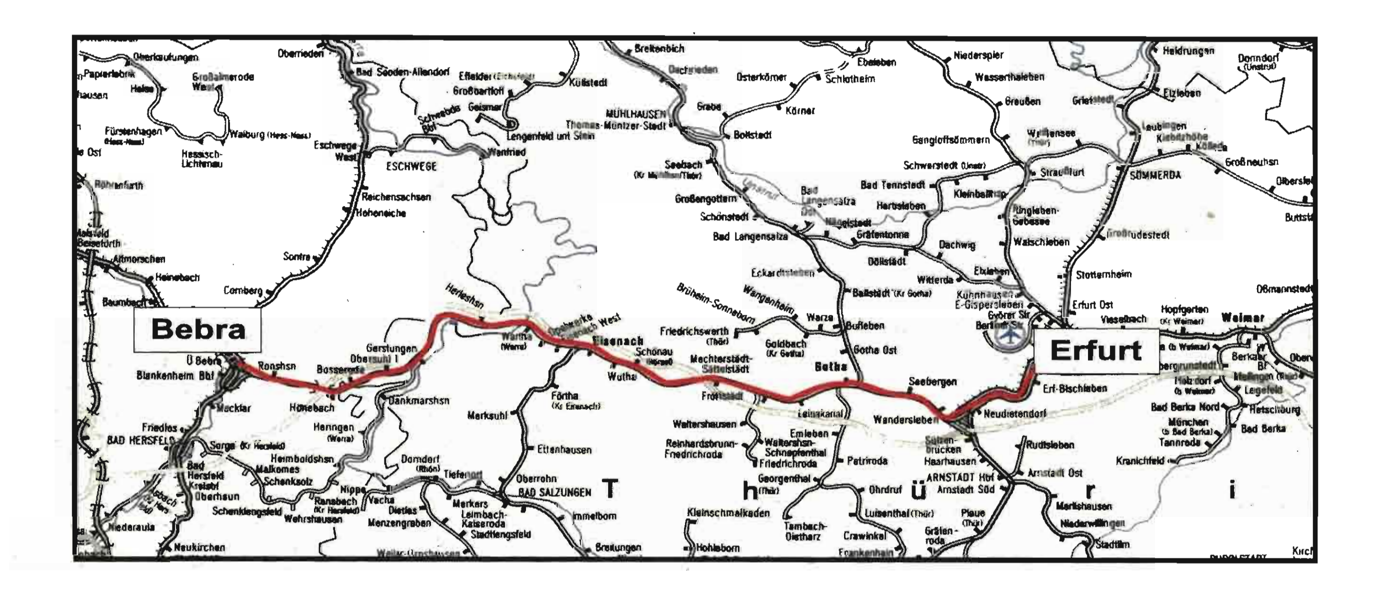
Baubeginn:

Februar 1993

Inbetriebnahme:

- Fahrplanwechsel Mai 1994 für Streckenabschnitt Eichenberg–Leinefelde
- 1998 Restmaßnahmen

Projekt Nr. 21 – Überhang – ABS Bebra–Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verknüpfung zwischen den alten und neuen Bundesländern, insbesondere der Zentren Kassel/Bebra–Eisenach/Erfurt. Zweigleisiger Wiederaufbau der Strecke Eisenach–Wartha–Gerstungen, Verkürzung von Reise- und Transportzeiten sicherstellen infolge durchgehender Streckenelektrifizierung und Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau der Strecke Blankenheim–Faßdorf
- Neubau des Gothaer Viaduktes
- Profilfreimachung des Hönebach-Tunnels
- Spurplanänderung im Bahnhof Hönebach mit schienenfreien Bahnsteigzugängen in Obersuhl
- Anpassung und Ergänzung von Signalanlagen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	104 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
nach Bauende	46 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 955 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Baubeginn:

April 1990

Inbetriebnahme:

Mai 1991 eingleisiger Lückenschluß Gerstungen–Eisenach

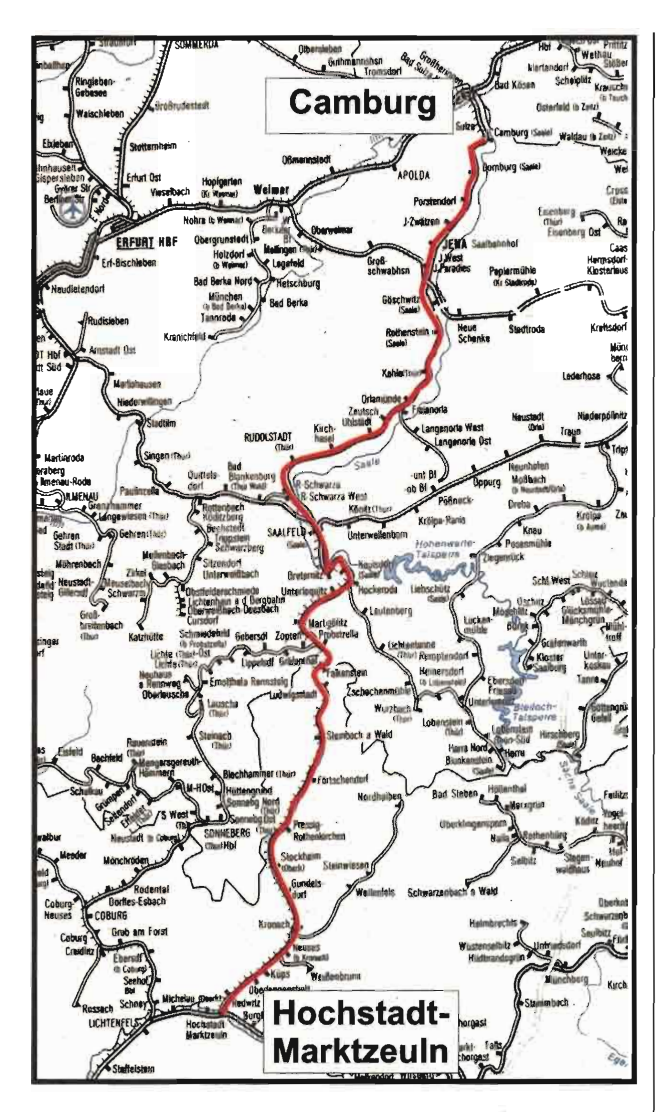
September 1992 Zweigleisigkeit Gerstungen–Eisenach

Mai 1995 Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Bebra und Neudietendorf

Mai 1995 Inbetriebnahme Berliner Kurve (Bebra)

Mai 1999 Fertigstellung des dreigleisigen Abschnittes Erfurt-Bischleben–Neudietendorf für V = 160/140 km/h

Projekt Nr. 22 – Überhang – ABS Hochstadt-Marktzeuln–Camburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Geplante Maßnahmen:

- Wiederaufbau des zweiten Streckengleises
- Wiederelektrifizierung zwischen Probstzella und Camburg einschl. Bahnstromversorgung
- Erneuerung der Signalanlagen (Elektronische Stellwerke Kronach und Saalfeld)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	146 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h
Fahrzeit:	
nach Lückenschluß	153 Min.
nach Bauende	120 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 201 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen (nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Elektronisches Stellwerk Saalfeld und Umbau Bahnhof Saalfeld (Fertigstellung 1999)
- Fernsteuerung Bahnhof Ludwigstadt vom Elektronischen Stellwerk Kronach und Bestandsgleissanierung außerhalb der ABS (Fertigstellung 1998)

Baubeginn:

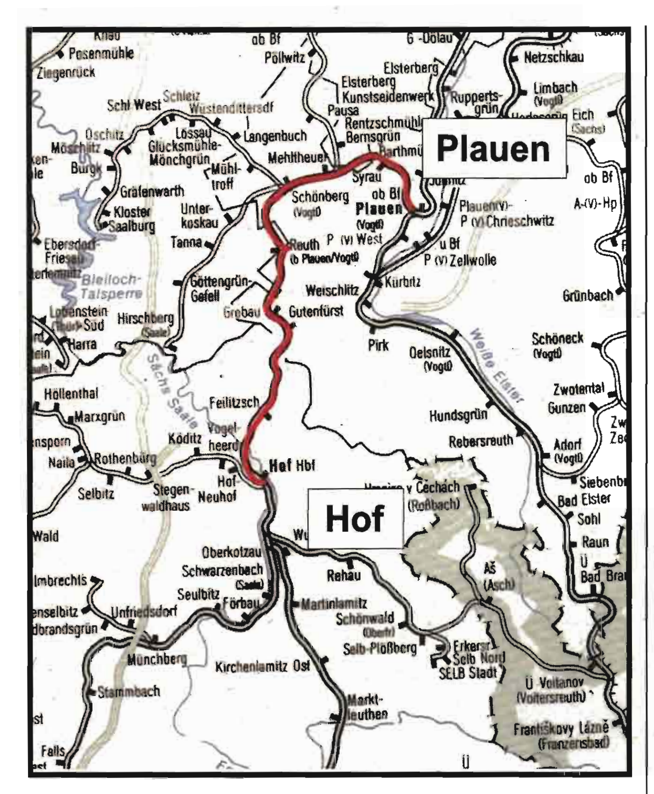
1991

Inbetriebnahme:

Mai 1995 Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs zwischen Probstzella und Camburg

August 1997 ESTW Saalfeld (1. Ausbaustufe)

Projekt Nr. 23 – Überhang – ABS Hof–Plauen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern.

Schwerpunkt ist der Streckenausbau auf 100 km/h und der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	35,6 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Fahrzeit:	41 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	103 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Planungen sind abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Restarbeiten 1996
Abschluß Elektronisches Stellwerk Schönberg

Baubeginn:

Oktober 1991

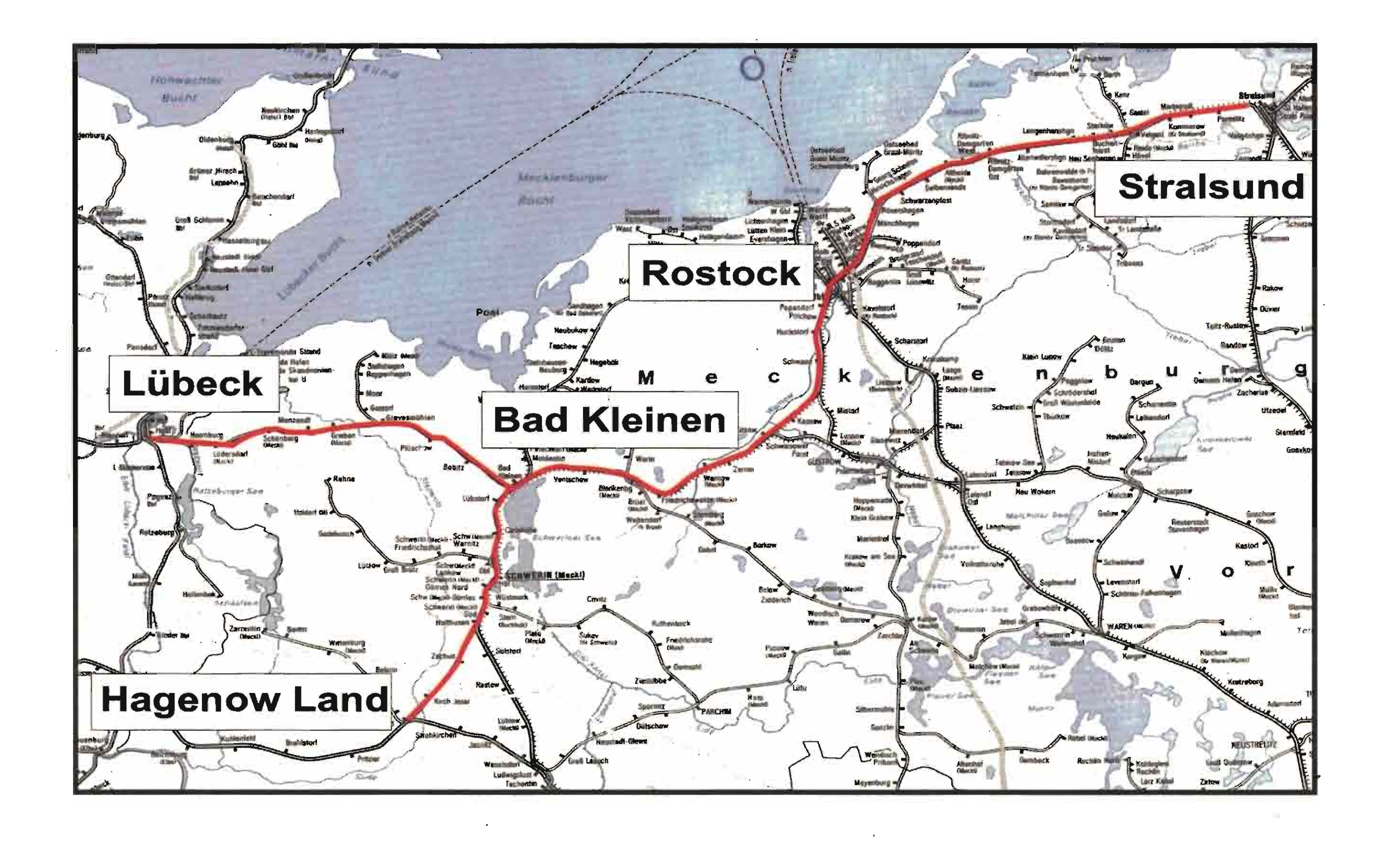
Inbetriebnahme:

Mai 1993

Bauabschluß

1997

Projekt Nr. 1 – Neue Vorhaben – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienenachse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Eisenbahnnetz der alten Bundesländer.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 ist von internationaler Bedeutung für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten. Infrastrukturbedeutung für den gesamten Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin.

Geplante Maßnahmen:

- Anhebung der Geschwindigkeit auf durchgehend 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h
- Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Oberbaus und der Sicherungstechnik

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 242 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h
(Mit punktuellen Geschwindigkeitseinbrüchen)

Fahrzeit:

vor Baubeginn 170 Min.
nach Bauende 120 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 587 Mio. DM

noch Projekt Nr. 1 – Neue Vorhaben – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Fertiggestellte und in Betrieb genommene Abschnitte:

- Oktober 1993 Grieben–Grevesmühlen = 1,5 km
- Juni 1996 Bobitz–Bad Kleinen = 7,3 km
- Dezember 1996 Grevesmühlen–Bobitz = 13,5 km

  Jeweils eingleisig ohne Elektrifizierung (vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik)
- Mai 1994 Holthusen–Görries = 6,0 km
- August 1996 Hagenow Land–Holthusen = 18 km

  Zweigleisig und elektrifiziert, 160 km/h und ESTW-Technik
- September 1996 Schwerin Hbf–Carlshöhe = 5 km

  Zweigleisig und elektrifiziert (vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik)
- August 1996 Bützow–Abzweig Schwaan = 11,3 km

  Zweigleisig und elektrifiziert (vorerst 120 km/h wegen alter Sicherungstechnik)
- Dezember 1997 Warnow–Bützow = 9,9 km

Zweigleisig und elektrifiziert (vorerst 120 km/h)

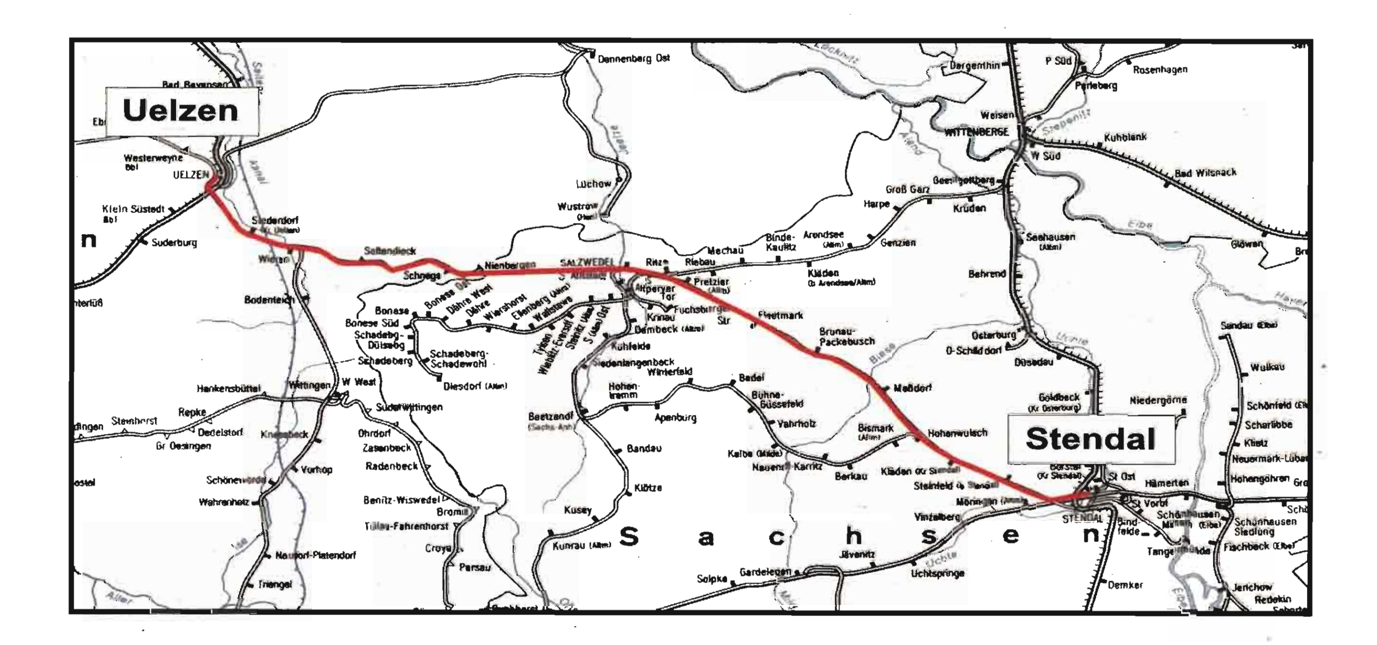
In Planung für 1998:

- Lübeck–Lüdersdorf
- ESTW Velgast
- Velgast–Stralsund
- Ribnitz Damgarten West–Velgast
- Schwerin-Görries–Schwerin Hbf
- Abzweig Schwaan–Schwaan

Realisierungsstand:

30 %

Projekt Nr. 2 – Neue Vorhaben – ABS Uelzen–Stendal



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer zwischen Hamburg, Bremen und Berlin mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen sowie der an der Strecke liegenden Zentren, (insbesondere für den Güterverkehr).

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Vermeidung von Kapazitätsengpässen durch den Ausbau und abschnittsweisen Neubau für eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Vollständiger zweigleisiger Ausbau bzw. Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke
- Bau bzw. die Verlängerung von Überholungsgleisen
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationseinrichtungen
- Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung (einschl. Unterwerk)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	113 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
heute (keine durchgehende Verbindung)	
nach Bauende	55 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	921 Mio. DM

3. Projektstand

Planfeststellung:

- Im Land Sachsen-Anhalt Planfeststellung abgeschlossen
- Im Land Niedersachsen wurde ein Beschluß erlassen und drei Verfahren eingeleitet

Bauaktivitäten:

- Fertigstellung Bahnhof Salzwedel und Elektronisches Stellwerk Salzwedel
- Baubeginn Bahnhof Uelzen Südbereich

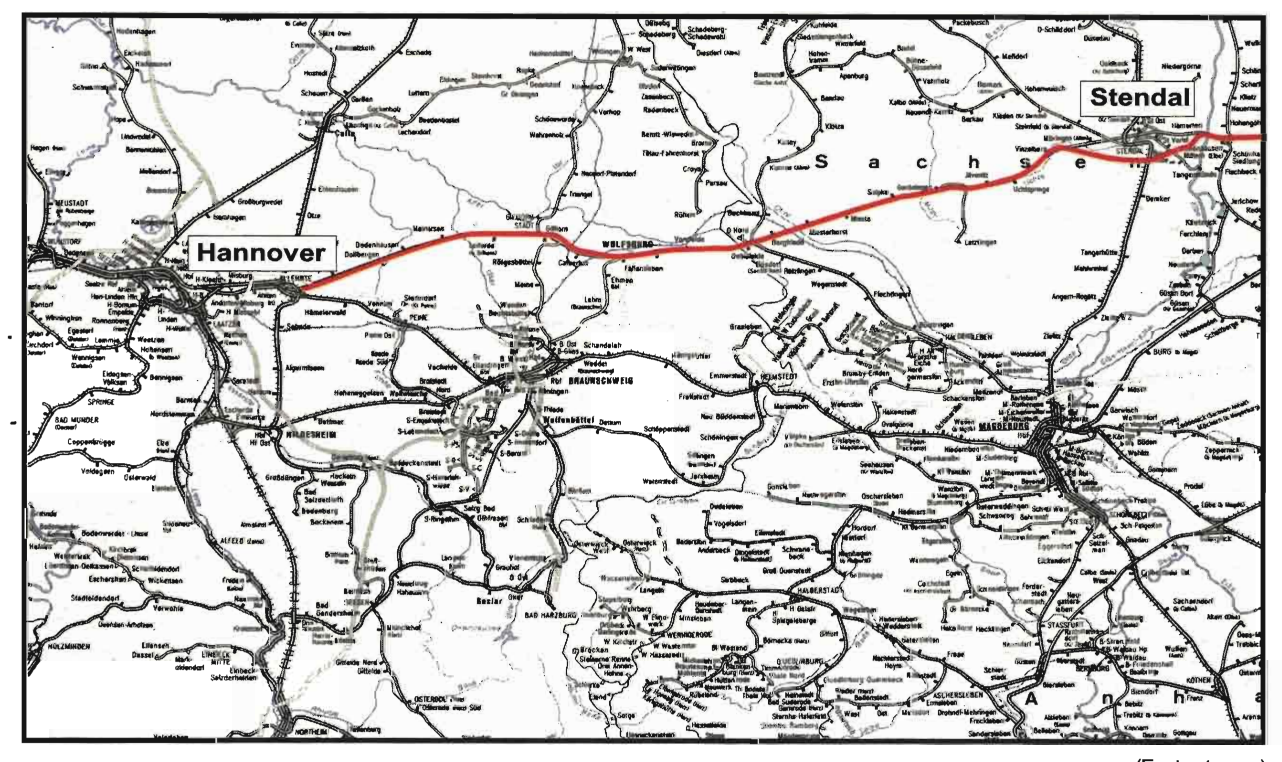
Inbetriebnahme:

- August 1996 Stendal–Salzwedel (Dieseltraktion)
- Dezember 1997 Stendal–Salzwedel elektrifiziert
- Dezember 1999 Gesamtinbetriebnahme Stendal–Uelzen eingleisig elektrifiziert

Realisierungsstand:

50 %

Projekt Nr. 3 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hannover–Berlin



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4 ist Teil der Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes Paris–London–Brüssel–Aachen–Köln–Hannover–Berlin–Warschau–Moskau.

Verbesserung der Verbindung Hannover–Berlin, in der Ost-West-Relation liegender Zentren, insbesondere Rhein/Ruhr-Gebiet zu Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin.

Geplante Maßnahmen:

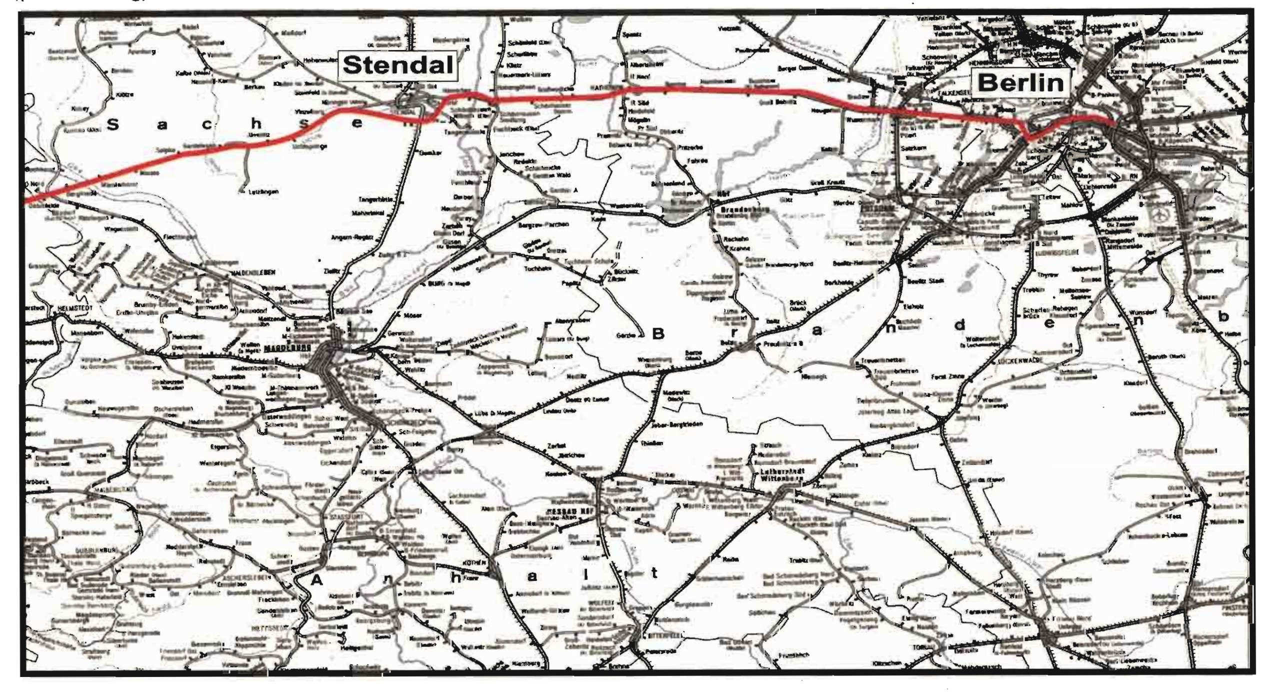
- Drei-/viergleisiger Ausbau Hannover–Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr.
- Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.
- Ausbau und Elektrifizierung des Abschnittes Lehrte–Wolfsburg auf 200 km/h und Wolfsburg–Oebisfelde auf 250 km/h.
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke für 250 km/h zwischen Oebisfelde und Staaken parallel zur vorhandenen eingleisigen Stammstrecke. Mit südlicher Umfahrung von Stendal für 250 km/h und zweigleisige Anbindung des Bahnhofs Stendal.
- Bau eines dritten Gleises zwischen Fallersleben und Oebisfelde.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	263 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
Hannover–Lehrte	160 km/h
Lehrte–Wolfsburg	200 km/h
Wolfsburg–Staaken	250 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (bis Berlin Zoo)	165 Min.
nach Bauende (bis Berlin Zoo)	111 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	5 107 Mio. DM

noch Projekt Nr. 3 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hannover–Berlin

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

- Hannover–Lehrte eingeleitet und teilweise bestandskräftig
- Lehrte–Oebisfelde durchgehend bestandskräftig
- Durchfahrung Lehrte eingeleitet und erörtert
- Oebisfelde–Staaken abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Hannover–Lehrte ab Dezember 1997
- Lehrte–Oebisfelde bis auf Restmaßnahmen abgeschlossen und am 1. Juni 1997 mit V = 140 km/h in Betrieb genommen
- Oebisfelde–Staaken–Berlin im Bau

Baubeginn:

1991

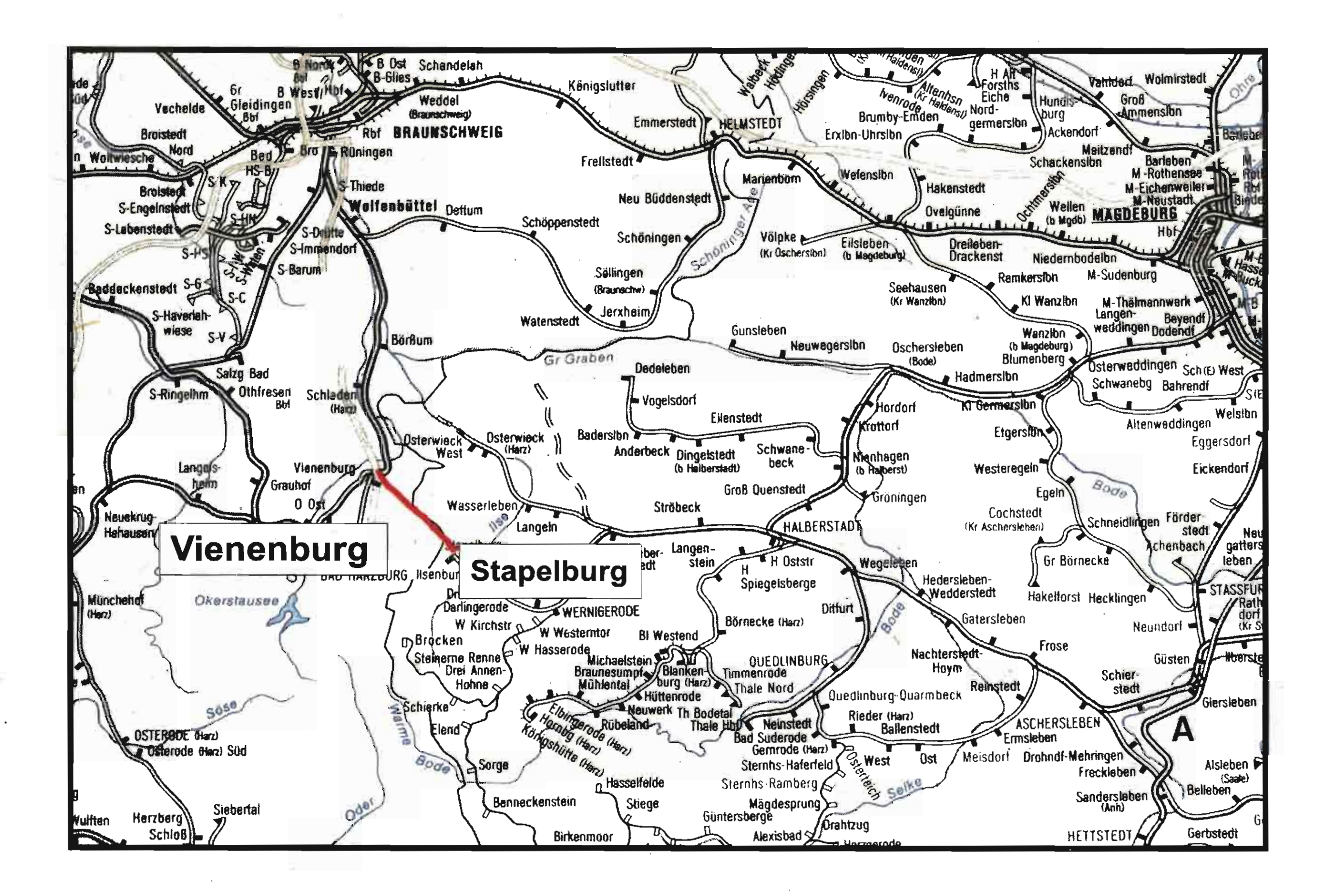
Inbetriebnahme:

- Mai 1998 Lehrte–Wolfsburg V = 200 km/h Wolfsburg–Stendal V = 250 km/h
- September 1998 Stendal–Staaken V = 250 km/h
- Mai 1999 Hannover–Lehrte V = 160 km/h

Realisierungsstand:

74 %

Projekt Nr. 4 – Neue Vorhaben – ABS Vienenburg–Stapelburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Lückenschluß im Streckennetz zwischen alten und neuen Bundesländern.

Geplante Maßnahmen:

- Bau eines 3. Bahnsteiggleises im Bahnhof Vienenburg,
- Wiederaufbau (eingleisig) der ehemaligen Strecke Vienenburg–Halberstadt bis zur Landesgrenze,
- Streckenneubau bis Stapelburg sowie Rekonstruktion des Abschnittes Stapelburg–Ilsenburg.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Fahrzeit:	13 Min.
Gesamtkosten:	55 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

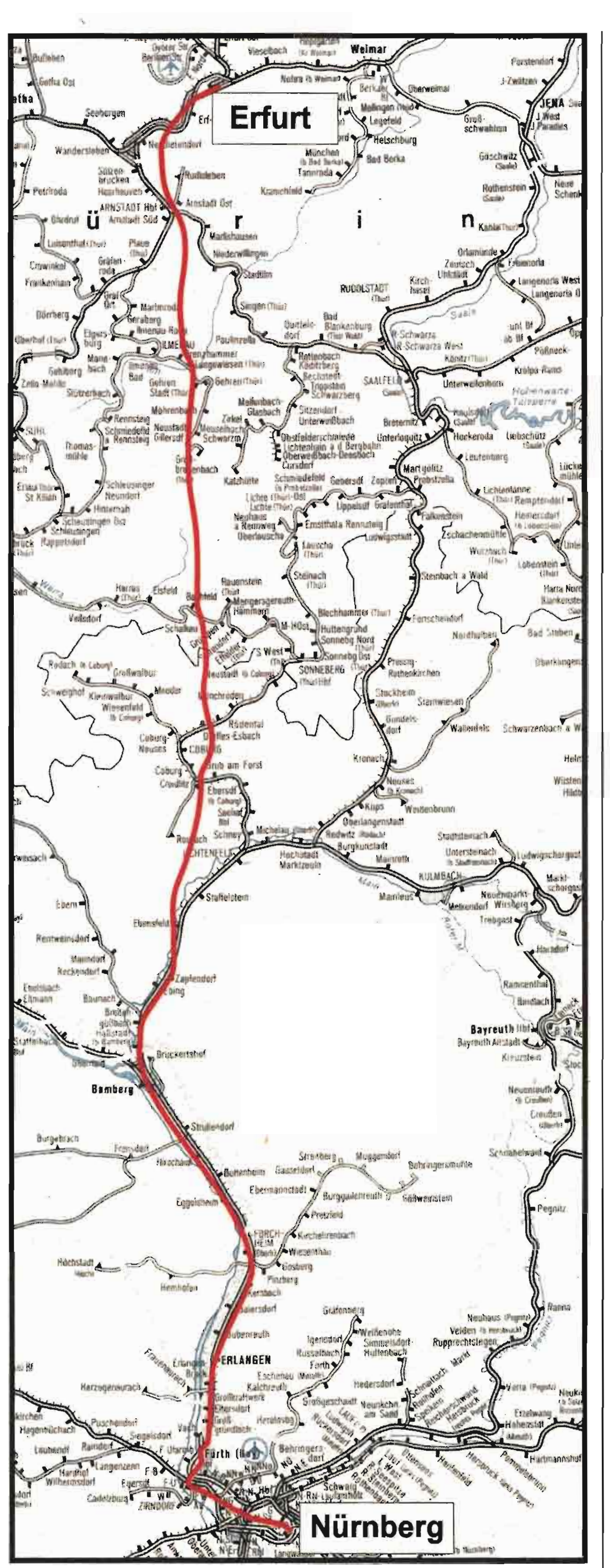
Baubeginn:

Februar 1995

Inbetriebnahme:

Juni 1996

Projekt Nr. 5 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München.

Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h und Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt für eine Geschwindigkeit von 300 km/h.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	192 km
davon NBS	107 km
Tunnel (nur NBS):	
Anzahl	22
Länge gesamt	41 km
Talbrücken (nur NBS):	
Anzahl	29
Länge gesamt	12 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	
NBS	300 km/h
ABS	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn (über Fulda)	172 Min.
nach Bauende	65 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 7 226 Mio. DM

noch Projekt Nr. 5 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt

3. Projektstand

Planfeststellung:

NBS: Für die NBS liegen alle Planfeststellungsbeschlüsse vor. Bis auf die Abschnitte Erfurt–Stadt und Staffelstein sind alle anderen Abschnitte bestandskräftig.

ABS: Auf der ABS Nürnberg–Ebensfeld sind alle 13 Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Für die Abschnitte Nürnberg Hbf, Nürnberg–Fürth, Elektronisches Stellwerk Erlangen, Ebensfeld und die Bahnübergangsmaßnahme Bahnhofsstraße Strullendorf liegen die Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Die noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse werden Ende 1998 erwartet.

Bauaktivitäten:

NBS: Zusammenhangsmaßnahmen mit Neubau der BAB 71 im Bündelungsabschnitt der Neubaustrecke mit der Autobahn

ABS: Bahnübergangs–Beseitigungsmaßnahmen
Errichtung von Umspannwerken

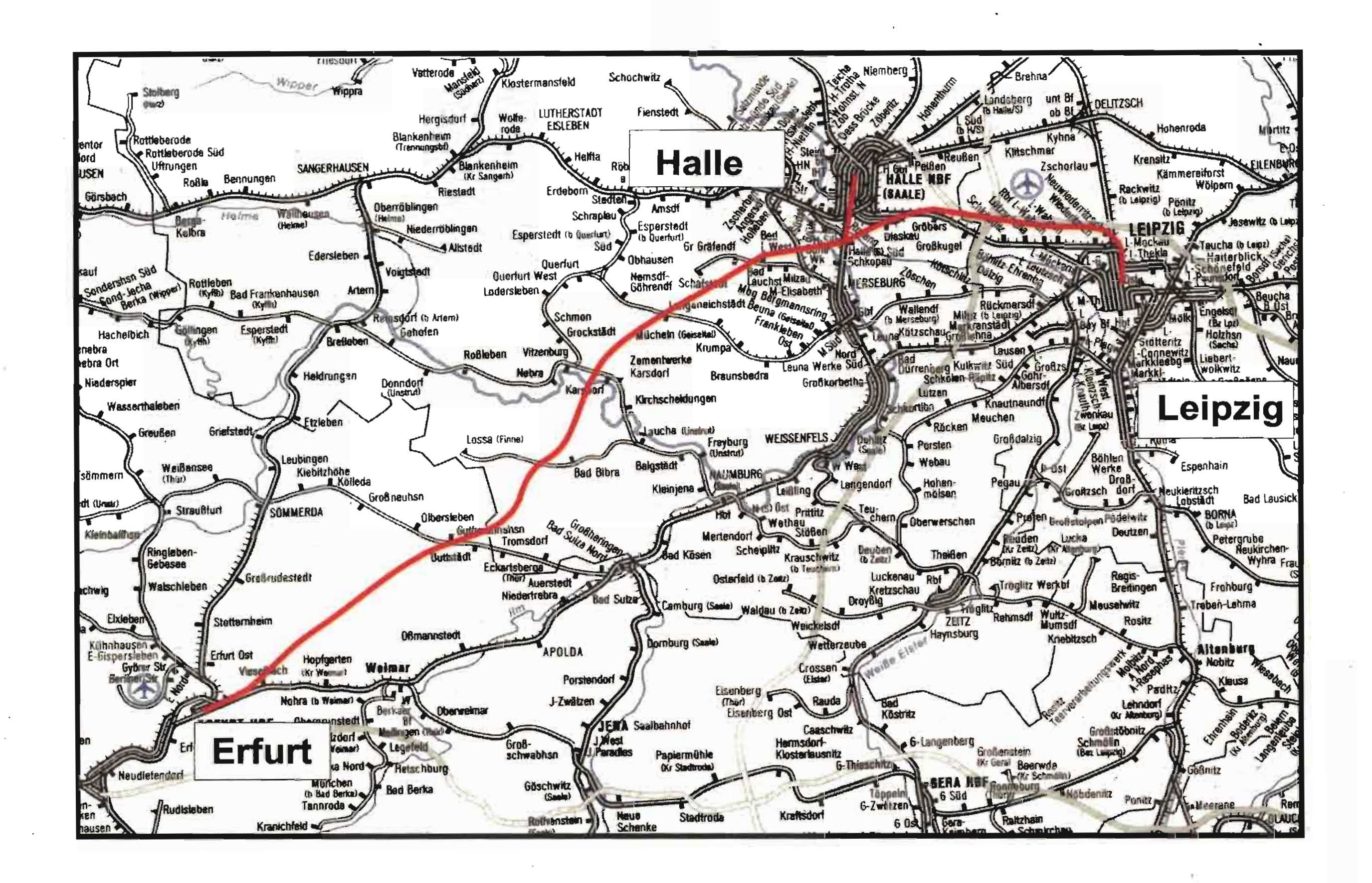
Baubeginn:

NBS April 1996 (1. Spatenstich)

Realisierungsstand:

8 %

Projekt Nr. 6 – Neue Vorhaben – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle



1. Verkehrliche Zielsetzung

Neubau der Strecke von Erfurt–Leipzig/Halle. Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	122 km
Tunnel:	
Anzahl:	3
Länge:	15 km
Talbrücken:	
Anzahl:	6
Länge:	13 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	300 km/h
Fahrzeit:	
Erfurt–Leipzig	
vor Baubeginn	77 Min.
nach Bauende	39 Min.

Fahrzeit:

Erfurt–Halle	
vor Baubeginn	83 Min.
nach Bauende	31 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 4 506 Mio. DM

3. Projektstand

Realisierung in Baustufen (Module 1–3)

Baubeginn:

Oktober 1996 (1. Spatenstich)

Derzeit im Bau:

6 Straßenüberführungen im Bündelungsbereich NBS–BAB 14 (Leipzig–Gröbers)

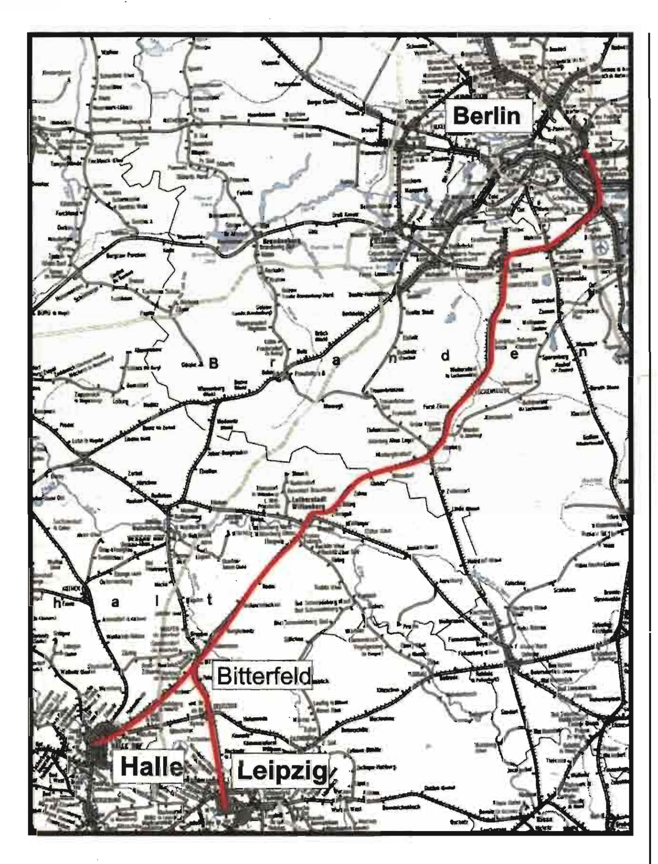
2 Eisenbahnüberführungen im Bereich Neue Leipziger Messe

Bauvorbereitende Maßnahmen (Leitungsumverlegungen) im Modul 2 (Gröbers–Leipzig)

Realisierungsstand:

9 %

Projekt Nr. 7 – Neue Vorhaben – ABS Halle/Leipzig–Berlin



1. Verkehrliche Zielsetzung

Anpassung der Bahnanlagen an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland, den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Sanierung der Strecke Berlin–Halle/Leipzig mit dem Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h.

Schwerpunkte:

- Elbequerung Wittenberg
- Neuausrüstung mit elektronischer Signaltechnik

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	200 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
Berlin–Leipzig	
vor Baubeginn	151 Min.
nach Bauende	61 Min.
Berlin–Halle	
vor Baubeginn	145 Min.
nach Bauende	59 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	2 732 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

- Bahnübergangs–Ersatzmaßnahmen auf der Gesamtstrecke
- Knoten Wittenberg mit Elbequerung
- Umbau der Bahnhöfe Bitterfeld und Luckenwalde
- Neuausrüstung mit elektronischer Signaltechnik
- Bau der ESTW Bitterfeld, Wittenberg und Jüterbog

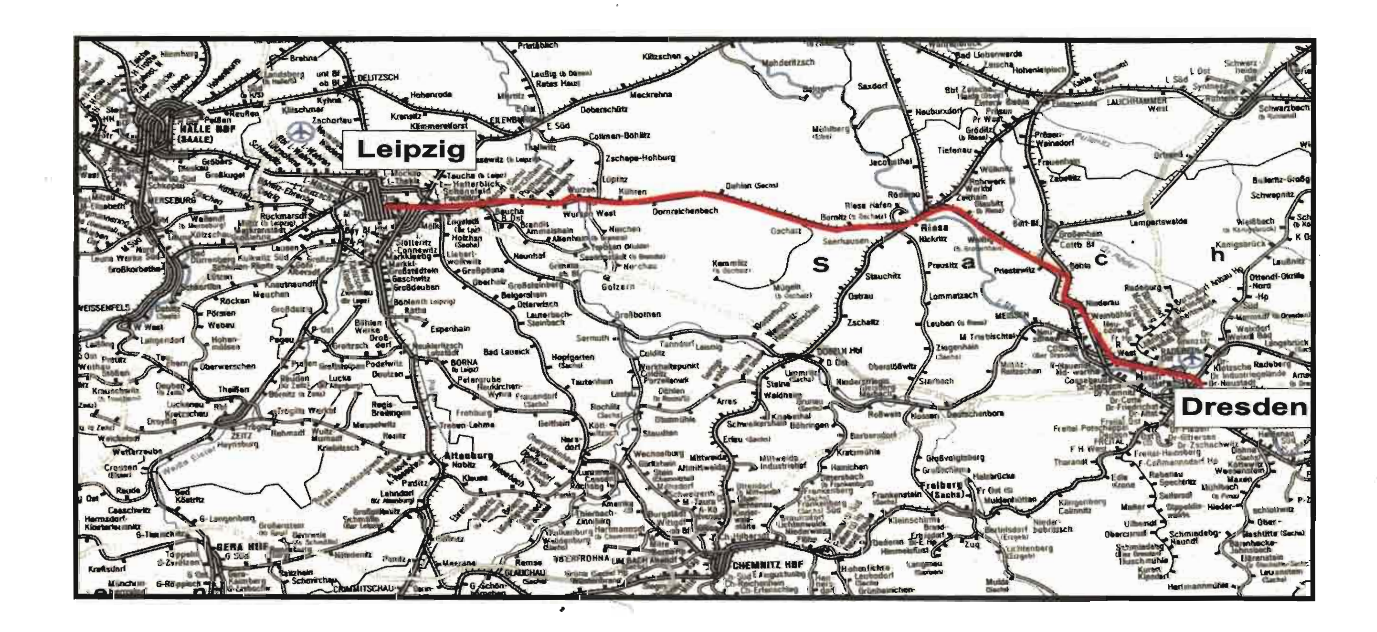
Baubeginn:

1992

Realisierungsstand:

75 %

Projekt Nr. 8 – Neue Vorhaben – ABS Leipzig–Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr. Verknüpfung der Strecken Leipzig–Dresden und Berlin–Dresden durch eine Neubauspange bei Böhla.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	117 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	91 Min.
nach Bauende	47 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 889 Mio. DM

3. Projektstand

Bauaktivitäten:

Dezember 1994	Inbetriebnahme Abschnitt Dornreichenbach–Dahlen
März 1995	Bau Bahnhof Dornreichenbach
September 1995	Umbau Bahnhof Dahlen; Inbetriebnahme Abschnitt Dahlen–Oschatz
Juni 1996	Umbau Borsdorf–Altenbach
Juli 1996	Inbetriebnahme Wurzen–Dornreichenbach
Mai 1997	Inbetriebnahmen: Posthausen–Altenbach Bahnhof Oschatz Bogenaufweitung Döllnitztal Schmorkau–Bornitz
Juni 1997	Inbetriebnahme ESTW Machern
Dezember 1997	Inbetriebnahmen: Borsdorf–Posthausen ESTW Dornreichbach ESTW Dahlen
Ab September 1998	Wurzen–Oschatz Erhöhung Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h

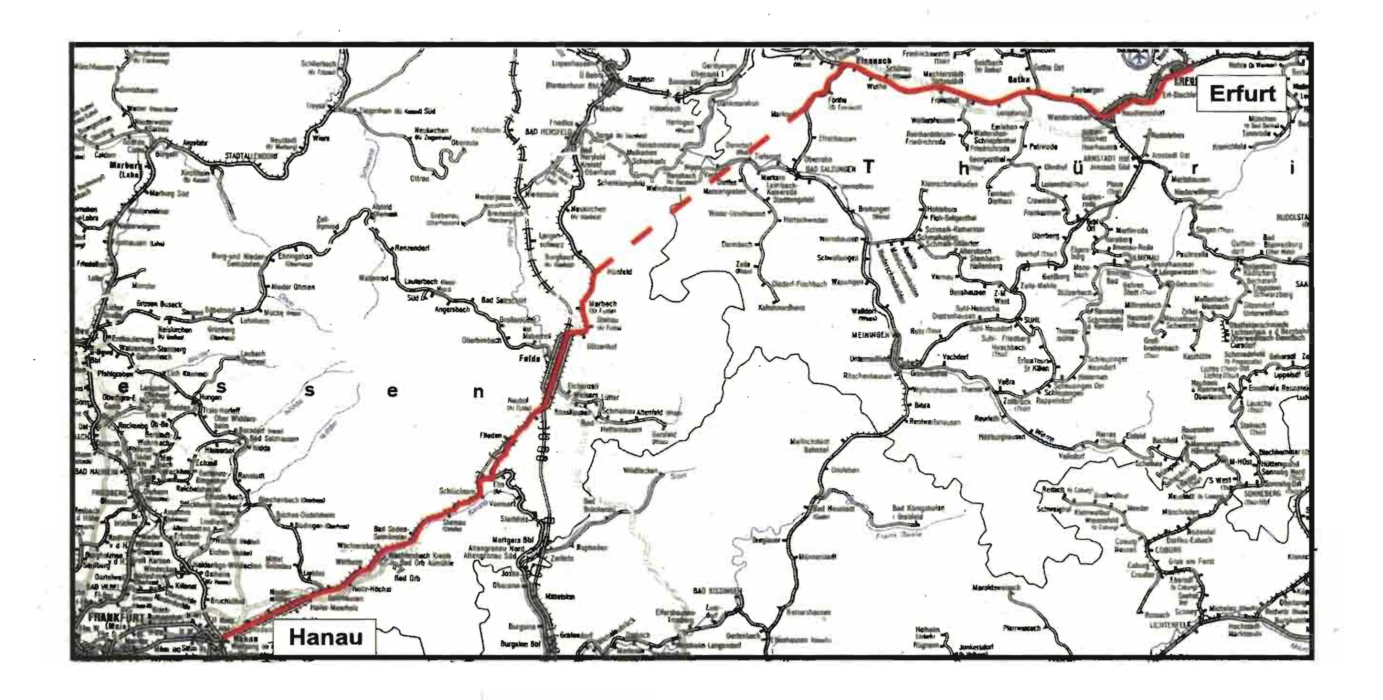
Baubeginn:

1993

Realisierungsstand:

29 %

Projekt Nr. 9 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hanau–Erfurt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Rhein/Main–Neue Bundesländer (Frankfurt–Hanau–Fulda und Bebra–Erfurt).

2. Projektkenndaten

Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Gesamtkosten gemäß BVWP 1992
(Stand 1. Januar 1991): 8 495 Mio. DM

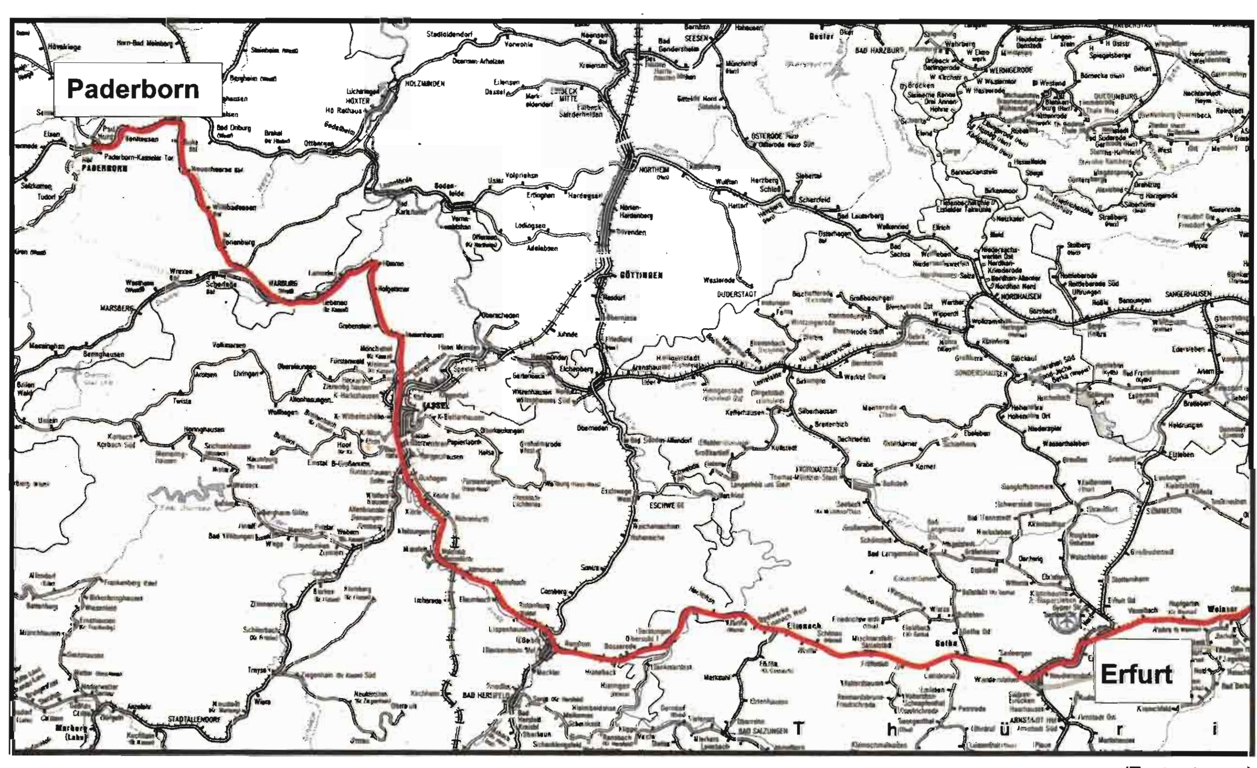
(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorstudien zur Trassenführung werden zur Zeit erstellt

Projekt Nr. 10a – Neue Vorhaben – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Reisequalität.

Altlastenbeseitigung im Abschnitt Weimar–Glauchau-Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für NeiTech-Einsatz.

1. Realisierungsstufe beinhaltet Baumaßnahmen für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen sowie für die Herstellung zweigleisiger Gleisabschnitte in

- Großschwabhausen–Jena West
- Hermsdorf-Klosterlausnitz–Kraftsdorf
- Weimar–Mellingen

Geplante Maßnahmen:

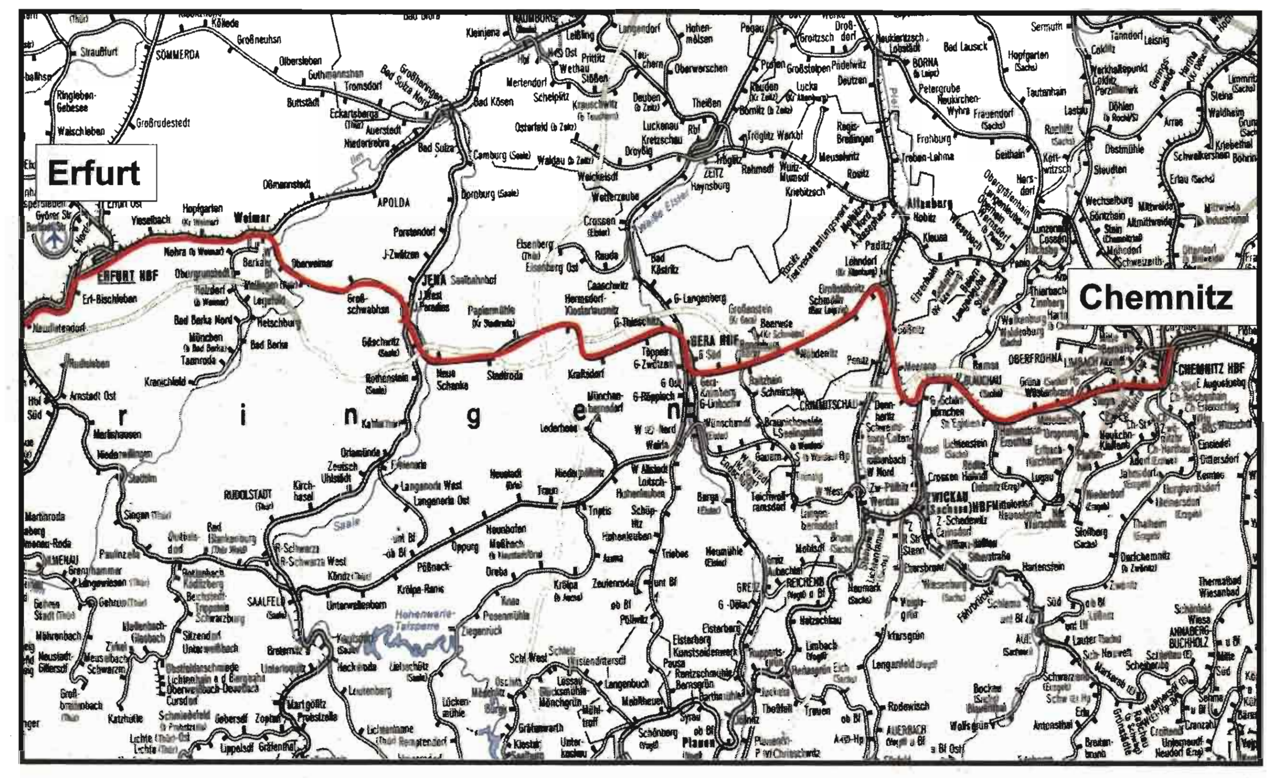
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen in den Abschnitten
- Großschwabhausen–Jena West mit Vmax = 140 km/h
- Hermsdorf-Klosterlausnitz–Kraftsdorf mit Vmax = 130 km/h
- Weimar–Mellingen mit Vmax = 140 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	572 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100–160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	394 Min.
nach Bauende	340 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	665 Mio. DM

noch Projekt Nr. 10a – Neue Vorhaben – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung Weimar–Glauchau-Schönbörnchen abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung für Bauabschnitt Großschwabhausen–Jena West abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung für Bf Hermsdorf-Klosterlausnitz und Bf Oberweimar

Planfeststellung:

Punktuell für ESTW-Technik erforderlich, ab Mitte 1998

Bauaktivitäten:

Juni 1997 Umbau Großschwabhausen–Jena West (Totalsperrung der Strecke Weimar–Jena West)

Wiederaufnahme des Zugbetriebes (Weimar–Jena West) am 13. Dezember 1997

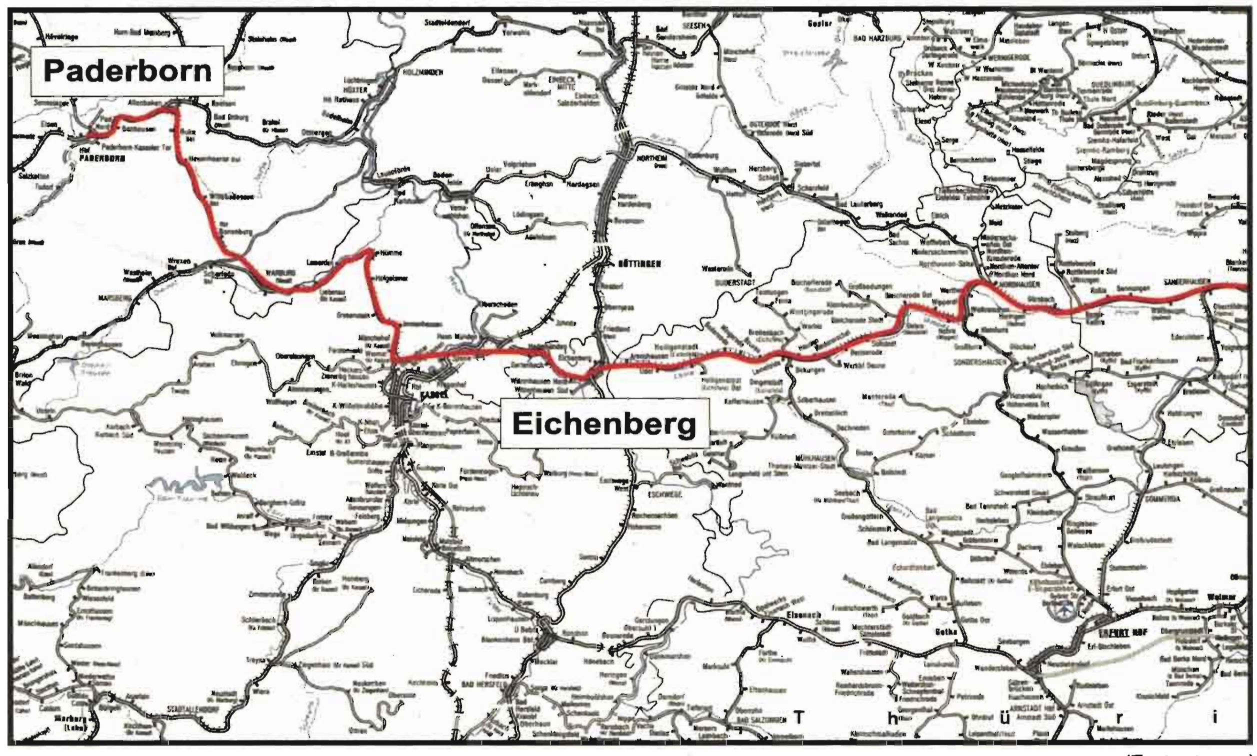
Baubeginn weiterer Bauabschnitte Juni 1998

Beginn weiterer Realisierungsstufen in Abhängigkeit von der verkehrlichen Nachfrage nach dem Jahr 2002

Baubeginn:

1997

Projekt Nr. 10b – Neue Vorhaben – ABS Paderborn–Halle



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Steigerung der Leistungsfähigkeit, Entlastung der Nord-Süd-Magistrale im Bereich südlich von Eichenberg und Verbesserung der Reise- und Transportzeiten im Ost-/Westverkehr.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Paderborn–(Kassel)–Speele:

- Eingleisige Kurve Mönchehof–Speele (8,5 km)

Teilabschnitt Eichenberg–Halle:

1. Baustufe:

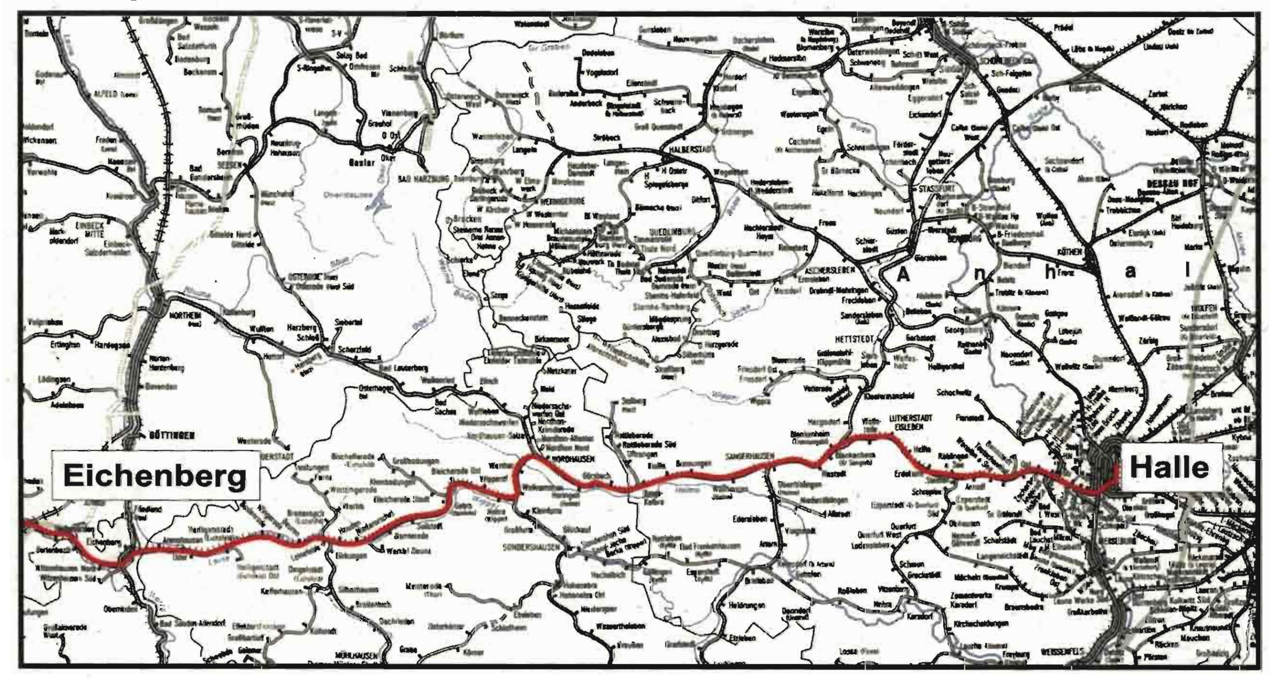
- Nördliche Verbindungskurve bei Eichenberg „Eichenberger Kurve"

Weitere Baustufen:

- Dreigleisiger Ausbau für den Abschnitt Sangerhausen–Blankenheim (rd. 13 km) im Überschneidungsabschnitt der Strecken Magdeburg–Erfurt und Kassel–Halle
- Verbindungskurve im Südwesten von Sangerhausen

noch Projekt Nr. 10 b – Neue Vorhaben – ABS Paderborn–Halle

(Fortsetzung)



2.1 Projektkenndaten Paderborn–Halle

Streckenlänge:	307 km
Entwurfsgeschwindigkeit: (abschnittsweise)	160 km/h
Gesamtkosten:	noch offen

2.2 Projektkenndaten Eichenberger Kurve (1. Baustufe)

Streckenlänge:	1 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1996):	17 Mio. DM

3. Projektstand

1. Baustufe: Eichenberger Kurve

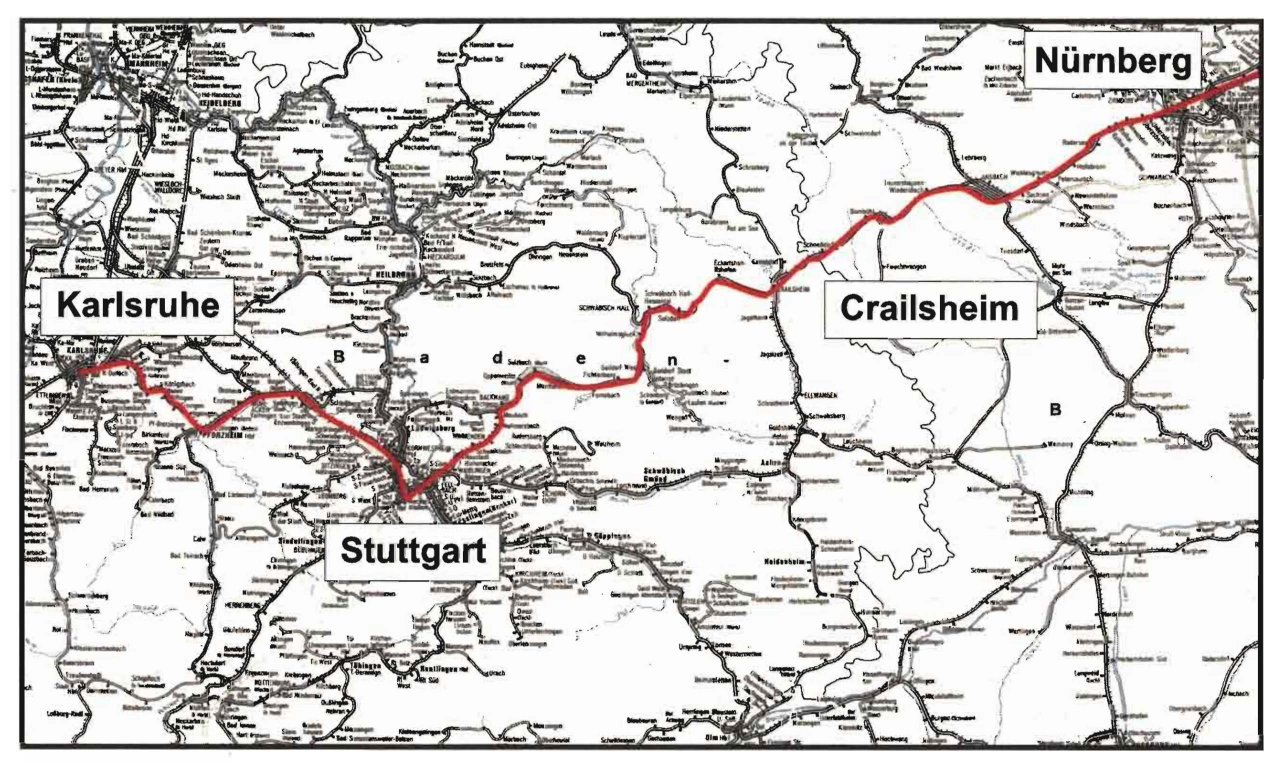
Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:
Planfeststellungsbeschluß bestandsfähig

Baubeginn:
1997

Inbetriebnahme:
Voraussichtlich Ende 1998 (1. Baustufe)

Projekt Nr. 11 – Neue Vorhaben –
ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke. In einer ersten Ausbaustufe soll die Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen ertüchtigt werden. Die Anbindung Bayreuths wird durch eine Verbindungskurve bei Neumarkt-Wirsberg (Schlömener Kurve) verbessert.

Geplante Maßnahmen:

Teilabschnitt Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Hof (-Reichenbach):

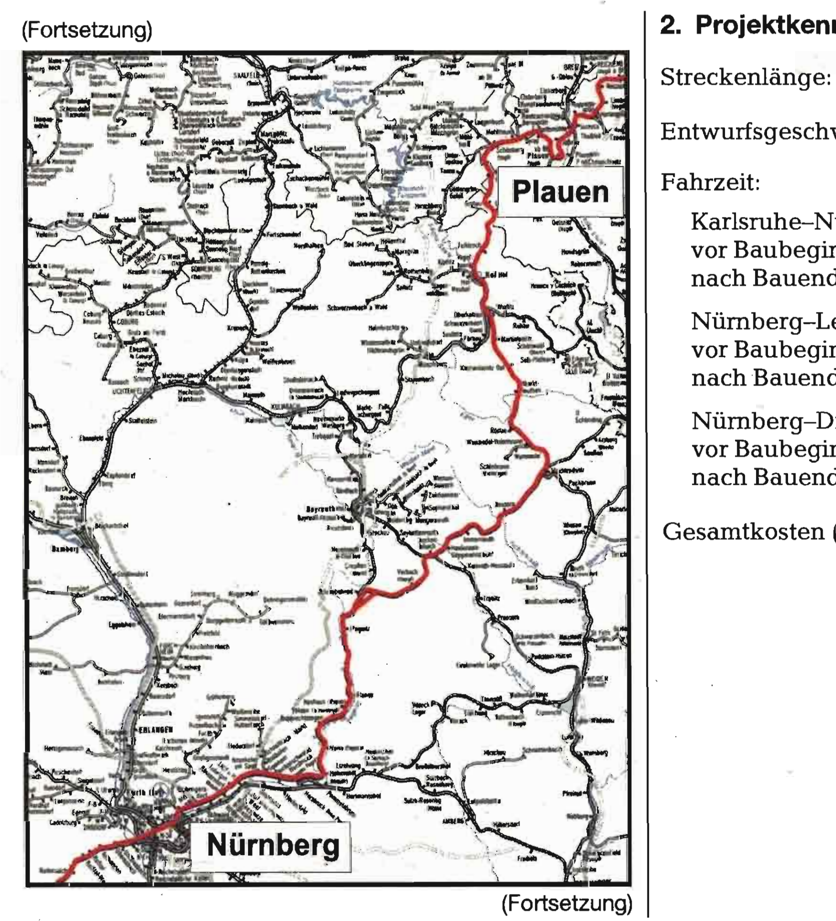
- Herrichtung der Abschnitte Karlsruhe–Stuttgart und Nürnberg-Hof für NeiTech-Betrieb
- Schließung der Elektrifizierungslücke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach zu einem späteren Zeitpunkt

Teilabschnitt Hof–(Reichenbach)–Leipzig/Dresden:

- Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Bogendreieck Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für NeiTech-Züge.
- Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Altenburg–Leipzig-Connewitz
- Verbesserung der Signalblockteilung

noch Projekt Nr. 11 – Neue Vorhaben – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden

(Fortsetzung)



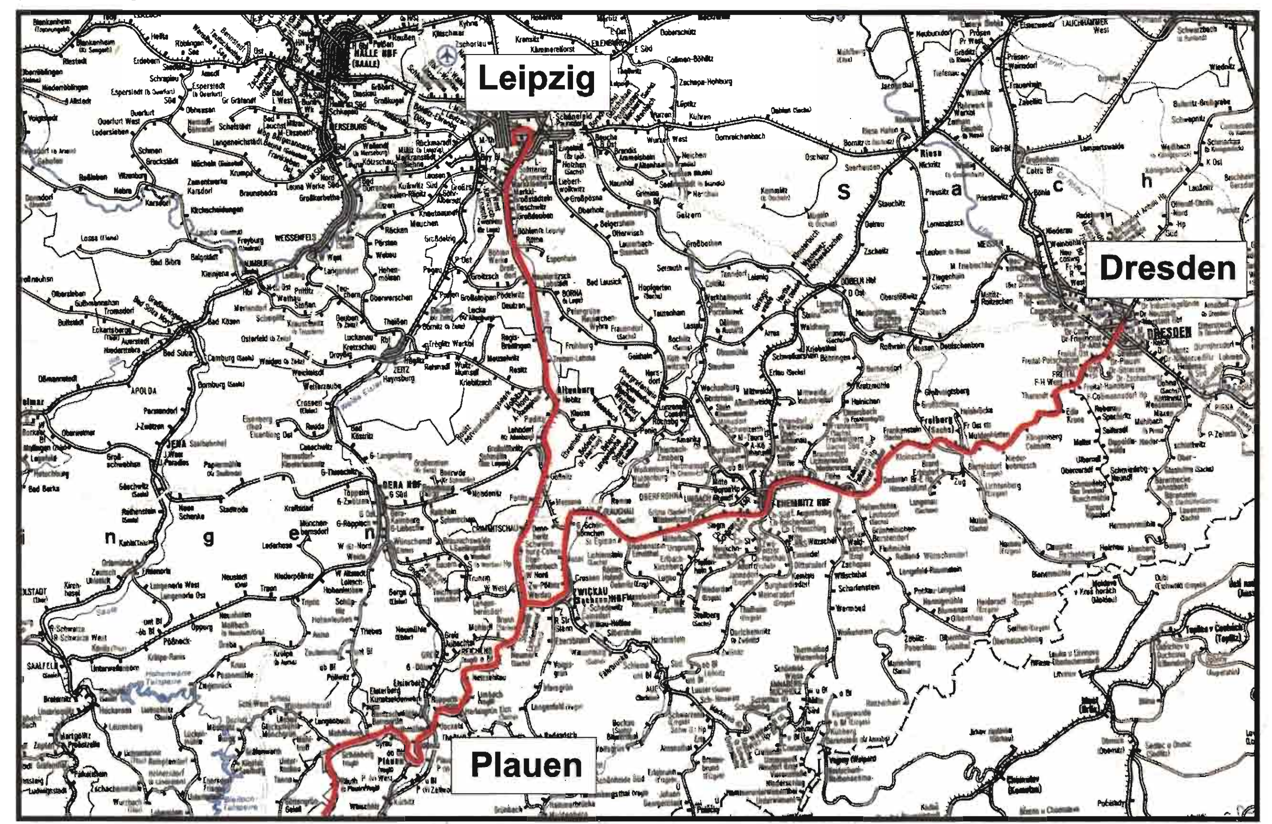
(Fortsetzung)

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	740 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h
Fahrzeit:	
Karlsruhe–Nürnberg	
vor Baubeginn	186 Min.
nach Bauende	160 Min.
Nürnberg–Leipzig	
vor Baubeginn	243 Min.
nach Bauende	188 Min.
Nürnberg–Dresden	
vor Baubeginn	340 Min.
nach Bauende	285 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	3 404 Mio. DM

noch Projekt Nr. 11 – Neue Vorhaben – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig /Dresden

(Fortsetzung)



3. Projektstand

Raumordnung:

Ggf. für Elektrifizierung Nürnberg–Hof erforderlich

Planfeststellung:

Planfeststellungsverfahren für Schlömener Kurve eingeleitet

Bauaktivitäten:

- Beseitigungen von Altlasten in den Neuen Bundesländern
- Bereich „Sachsenmagistrale" Hof–Leipzig/Dresden

  Streckenausbau für die Abschnitte
  - Tharandt–Klingenberg-Colmnitz
  - Niederwiesa–Chemnitz
  - Zwickau–Neumark
  - Umbau Bahnhof Werdau
- Neubau von 3 elektronischen Stellwerken

Baubeginn:

1995 (Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit 1. Ausbaustufe NeiTech) Anpassung von Kurvenüberhöhungen auf dem Abschnitt Backnang–Crailsheim

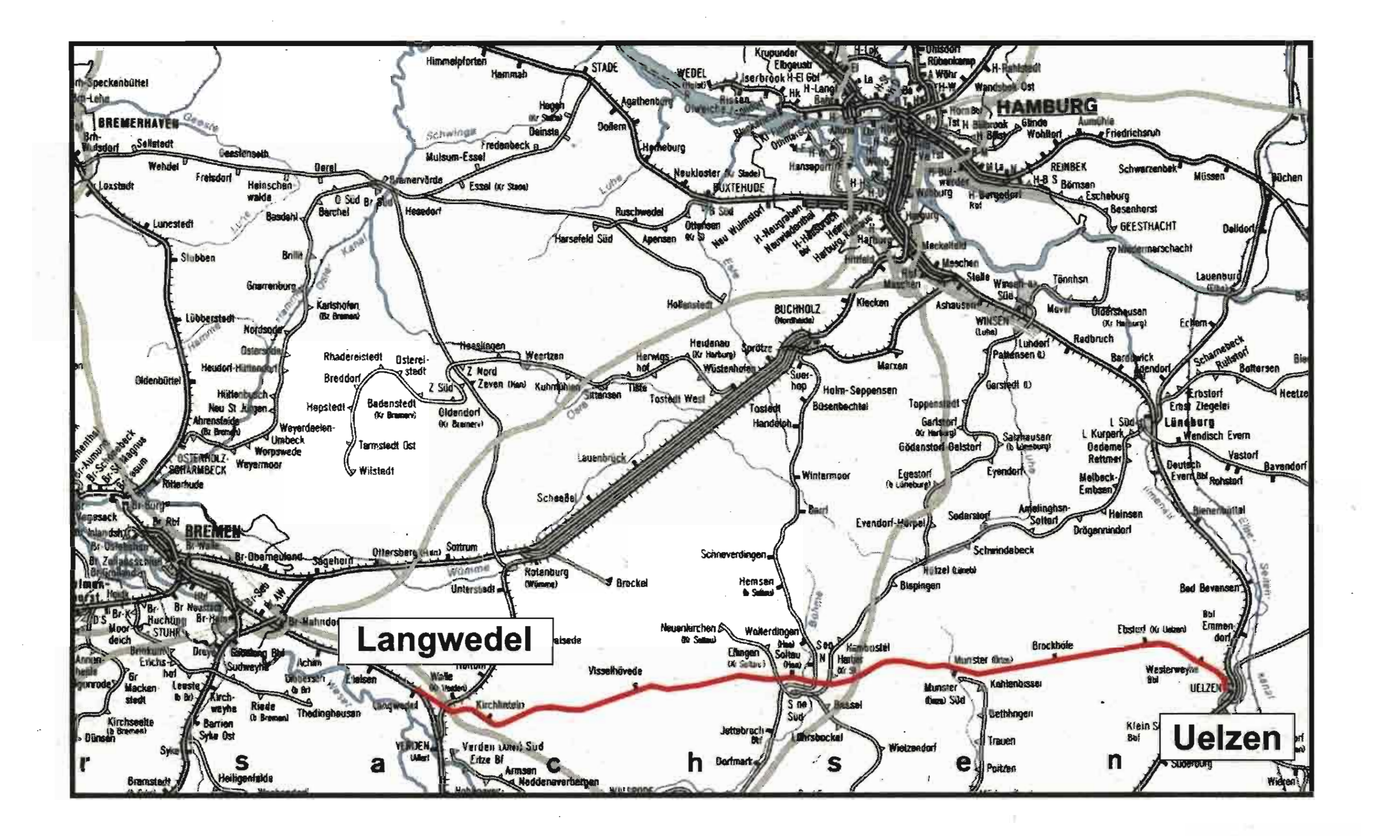
Inbetriebnahmen:

Dezember 1997 Niederbobritzsch (a)–Freiberg (a)
St. Egidien (a)–Glauchau (a)
Reichenbach (a)–Netzschkau (a)
Herlasgrün (a)–Jocketa (a)

Realisierungsstand:

12 %

Projekt Nr. 12.1 – Neue Vorhaben – ABS Uelzen–Langwedel



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

Ertüchtigung der Strecke nach folgendem Stufenplan:

1. Stufe:

Herrichten der Strecke für Vmax = 120 km/h und Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten

2. Stufe:

Neue Signal- und Telekommunikationsanlagen (Elektronisches Stellwerk Soltau)

3. Stufe:

Elektrifizierung der Strecke und ggf. Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	97 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	
(Projekt Nr. 12.1 + 12.2)	350 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungen fertiggestellt

Raumordnung:

1995 abgeschlossen (nur für Bahnstromleitungen erforderlich)

Planfeststellung:

Geplant 1998

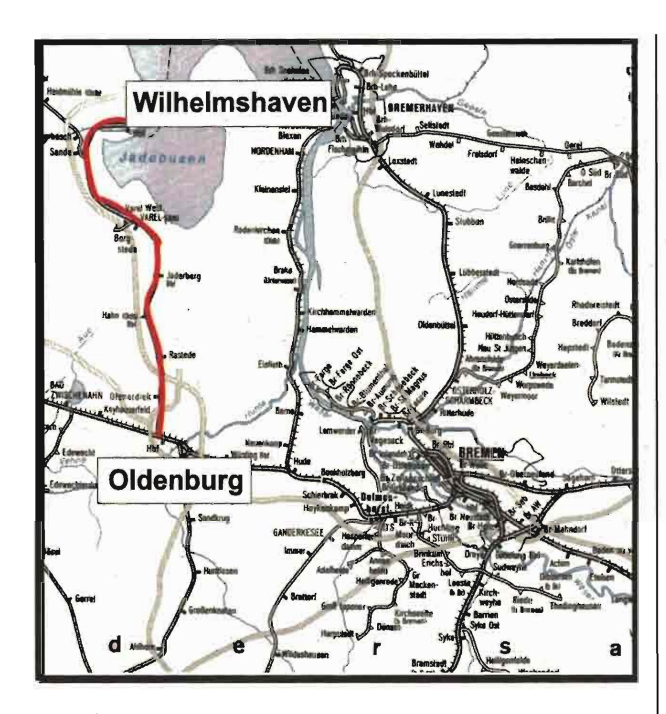
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Voraussichtlich Ende 1998 (1. + 2. Stufe)

Projekt Nr. 12.2 – Neue Vorhaben – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens durch Elektrifizierung einschließlich der dem Güterverkehr dienenden „Nordstrecke" (–Sande–Hafenbahnhof) mit Varianten für deren Endpunkt (mögliche Einbeziehung des Anschlusses „Beta-Raffinerie").

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	52 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	100 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	
(Projekt Nr. 12.1 + 12.2)	350 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

Noch offen

Planfeststellung:

Noch offen

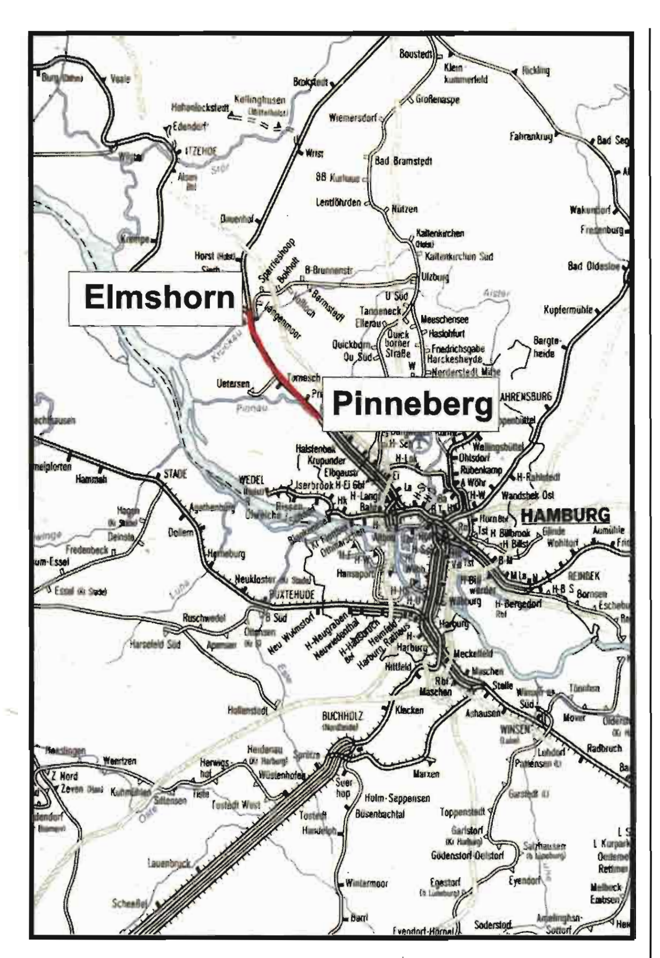
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Noch offen

Projekt Nr. 13 – Neue Vorhaben – ABS Pinneberg–Elmshorn



1. Verkehrliche Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überlasteten Abschnittes infolge Verlagerung des Transitgüterverkehrs von Skandinavien auf den Weg Großer Belt–Flensburg–Hamburg.

Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

1. Baustufe

- Verdichtung der Blockteilung sowie zusätzliche Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Elmshorn

2. Baustufe (Endausbau)

- Mehrgleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	15 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	8 Min.
nach Bauende	6 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	383 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungsphase für 1.Baustufe

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

Für den Bereich Elmshorn in Vorbereitung (1. Baustufe)

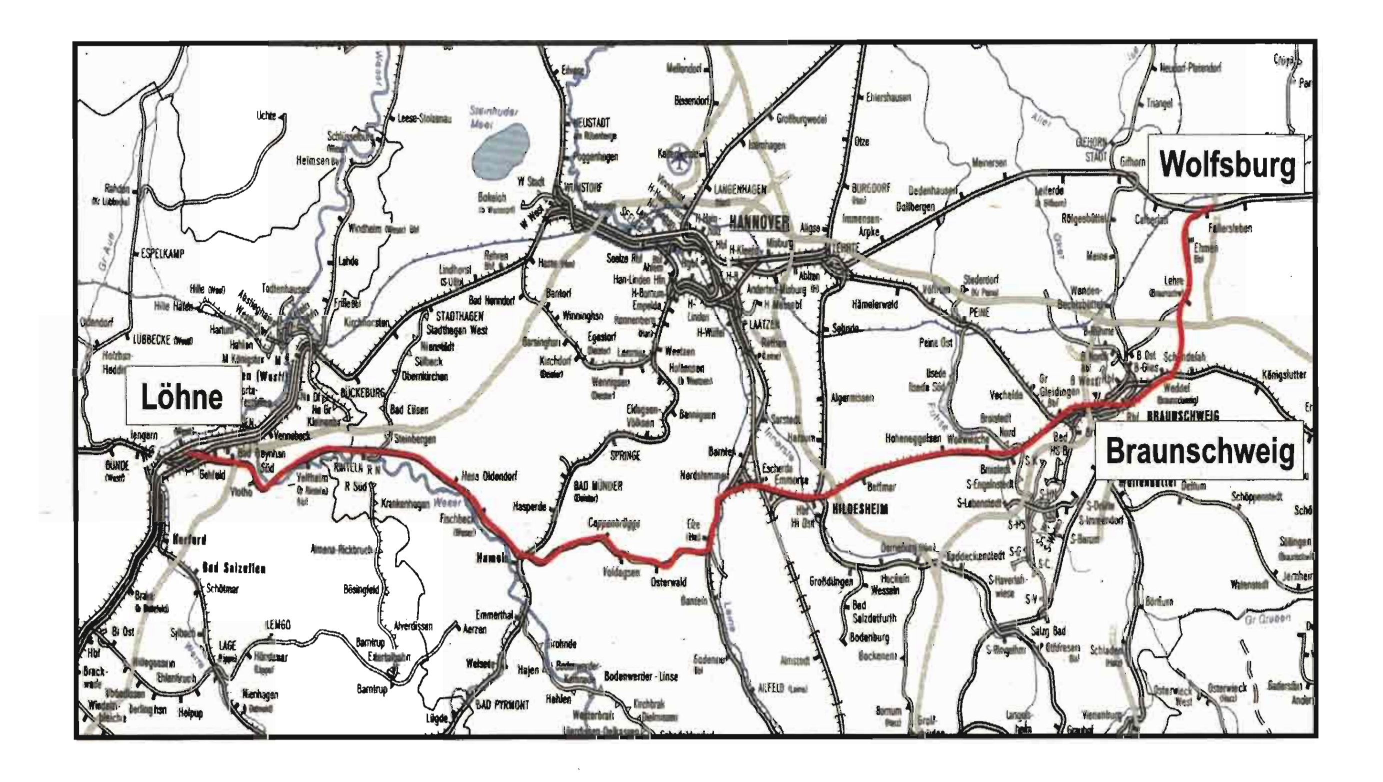
Bauaktivitäten:

Verdichtung Streckenblock

Baubeginn:

1997 (1. Baustufe)

Projekt Nr. 14 – Neue Vorhaben – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung für den Ost-West-Güterverkehr (Umfahrung des Großknotens Hannover) und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt–Berlin im Bereich Hildesheim–Braunschweig–Wolfsburg.

Geplante Maßnahmen:

- Durchgängig zweigleisiger Ausbau bzw. viergleisiger Ausbau in den Teilabschnitten Elze–Nordstemmen und Gr. Gleidingen–Braunschweig
- Weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen durch den Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge, die Anpassung der Überholungsbahnhöfe sowie Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen (Gleiswechselbetrieb, kürzere Blockabschnitte) und Elektrifizierung des Streckenabschnittes Löhne–Elze
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h

1. Baustufe („Weddeler Schleife"):

- eingleisiger Neubauabschnitt zwischen Weddel und Lehre „Weddeler Schleife" mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h und mit Option auf Zweigleisigkeit
- von Lehre bis Fallersleben Elektrifizierung der vorhandenen Strecke mit Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und mit Option auf Zweigleisigkeit

noch Projekt Nr. 14 – Neue Vorhaben – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	175 km
davon:	
Abschnitt „Weddeler Schleife"	18,5 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h
Fahrzeit:	
Hildesheim–Braunschweig	
vor Baubeginn	25 Min.
nach Bauende	21 Min.
Braunschweig–Wolfsburg	
vor Baubeginn	38 Min.
nach Bauende	16 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	572 Mio. DM
davon „Weddeler Schleife"	280 Mio. DM

3. Projektstand

Abschnitt Weddel–Fallersleben „Weddeler Schleife"

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen
Ausführungsplanung weitgehend abgeschlossen

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Streckenbau
- Brückenbau
- Oberbau

Baubeginn:

Dezember 1996

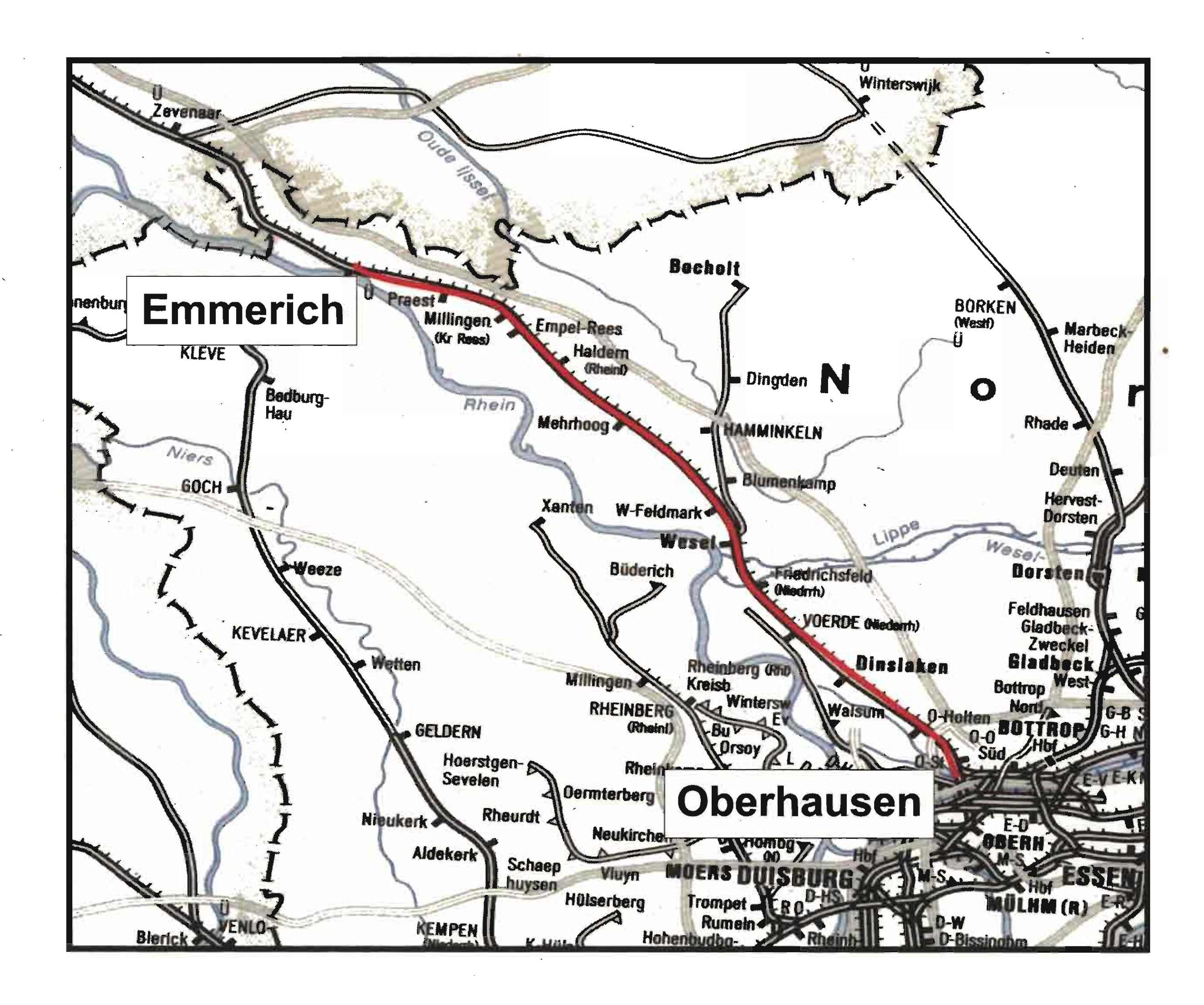
Inbetriebnahme:

Fahrplanwechsel Mai 1999

Realisierungsstand:

50 % (Weddeler Schleife)

Projekt Nr. 15 – Neue Vorhaben – ABS (Amsterdam-) D/NL–Grenze–Emmerich–Oberhausen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen:

- Qualitative Verbesserung durch die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf überwiegend 200 km/h
- Kapazitiver Ausbau zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit
- Herstellung niveaufreier Verbindungskurven im Großraum Oberhausen
- Option auf einen dreigleisigen Ausbau zwischen Oberhausen und Wesel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	73 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	36 Min.
nach Bauende	29 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 310 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung abgeschlossen
Entwurfsplanung für 1. Baustufe
Teilbereich Oberhausen vor Abschluß

Planfeststellung:

Verfahren für bauvorbereitende Maßnahmen der Baustufe 1 am 17. April 1997 abgeschlossen

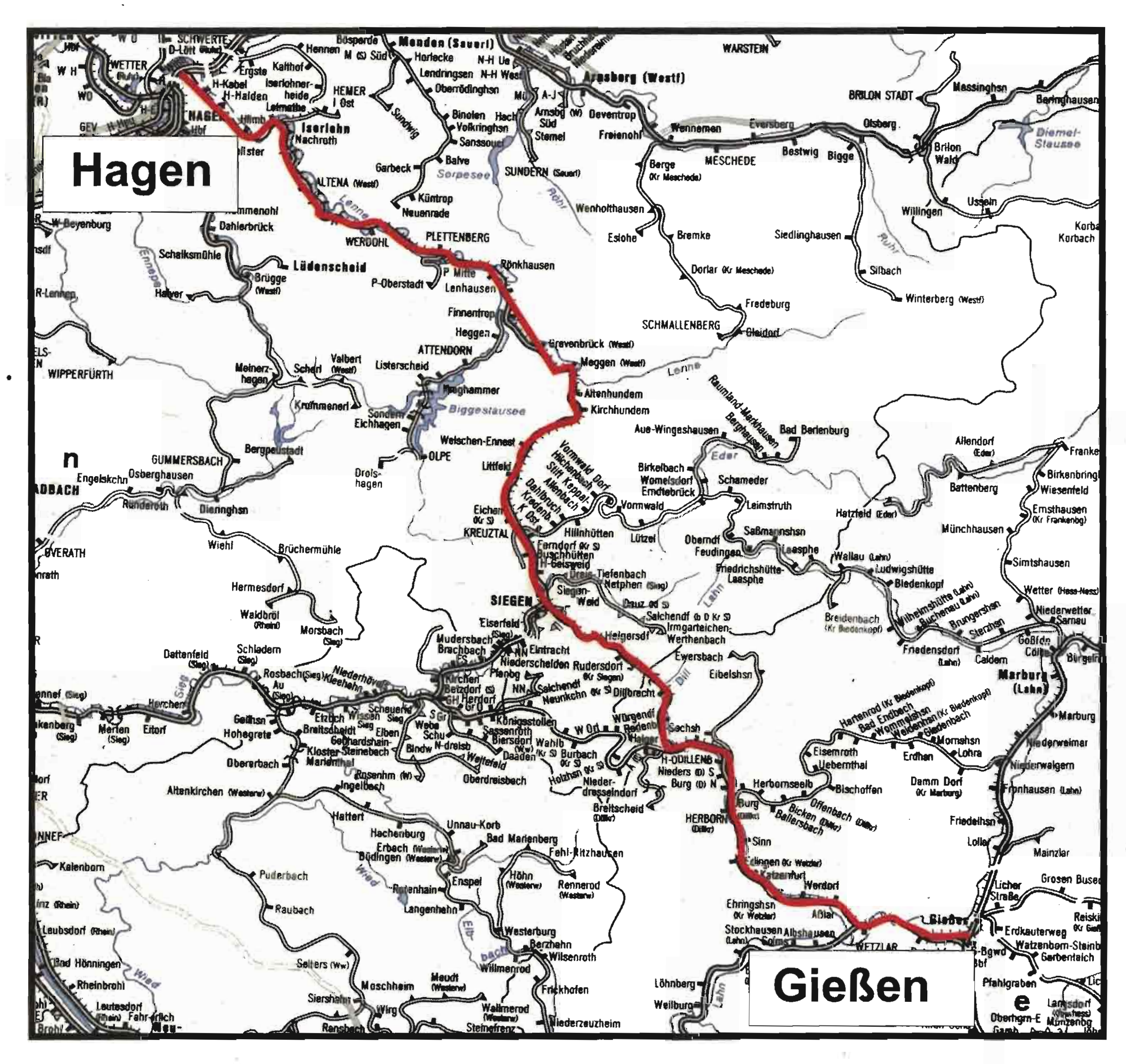
Bauaktivitäten:

Bauvorbereitende Maßnahmen ab November 1997

Baubeginn:

1997

Projekt Nr. 16 – Neue Vorhaben – ABS Hagen–Gießen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten für den Personennahverkehr durch Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen und Verbesserung der Transportbedingungen im Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Herstellung schienenfreier Bahnzusteigzugänge
- Linienverbesserungen und Neubau eines eingleisigen Streckenabschnittes für die Steilstrecke Altenhundem bis Welschen-Ennest
- Verbesserung der signaltechnischen Einrichtungen, Beseitigung von Profileinschränkungen im Tunnel

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	vor Ausbau	170 km
	nach Ausbau	162 km
Entwurfsgeschwindigkeit:		120–160 km/h

Fahrzeit:

vor Baubeginn	125 Min.
nach Bauende	100 Min.

Gesamtkosten gemäß BVWP 1992 (Stand 1. Januar 1991): 585 Mio. DM
Nicht im Fünfjahresplan enthalten

3. Projektstand

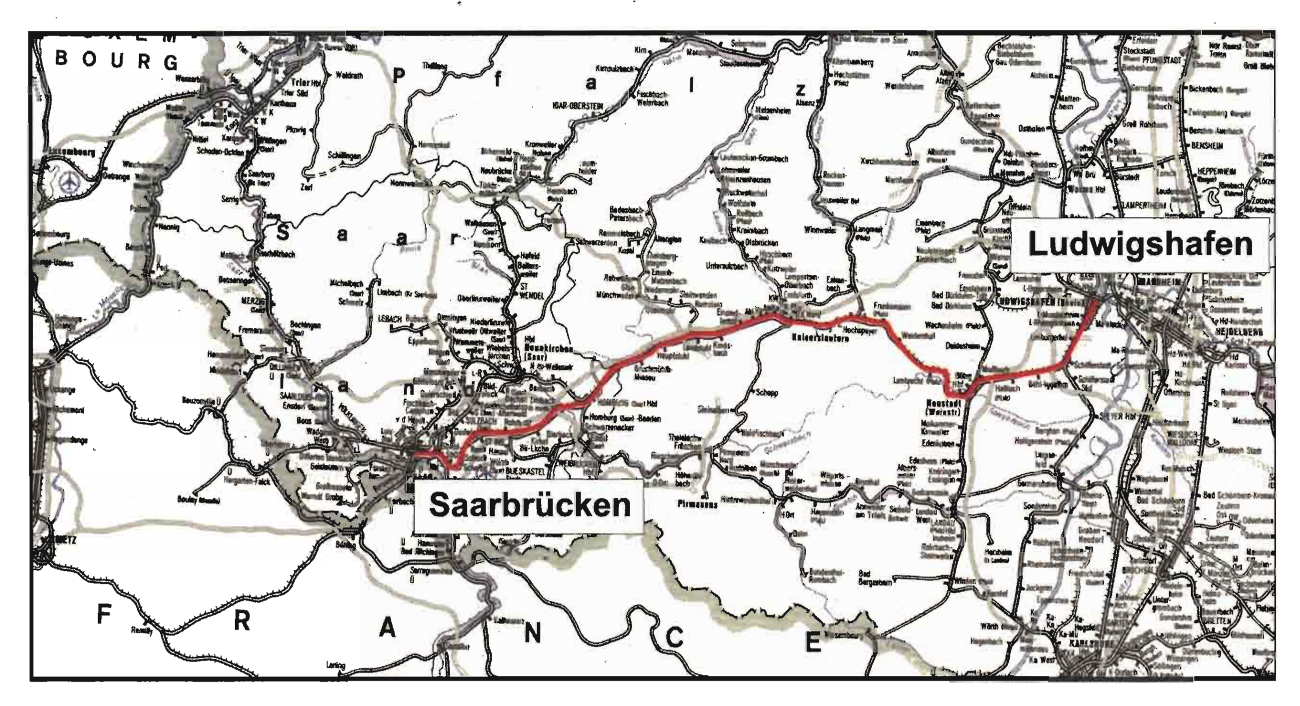
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch keine Verfahren eingeleitet

Bauaktivitäten:
Keine

Baubeginn:
Noch offen

Projekt Nr. 17 – Neue Vorhaben – ABS (Paris-) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier



(Fortsetzung)

1. Verkehrliche Zielsetzung

Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland gemäß bilateraler Vereinbarung am 22. Mai 1992 in La Rochelle über POS Nord und POS Süd.

Geplante Maßnahmen:

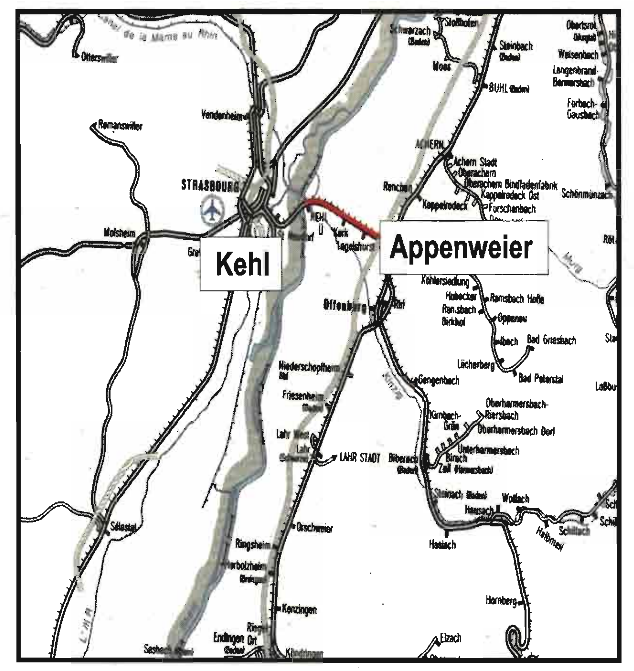
- Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Raum St. Ingbert bis Kaiserslautern sowie zwischen Neustadt (Weinstr) und Ludwigshafen durch Linienverbesserungen
- Als Zwischenlösung zur raschen Erzielung von Fahrzeitgewinn ist der Einsatz von NeiTech-Zügen vorgesehen
- Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf Vmax = 200 km/h mit Erweiterung der Rheinbrücke bei Straßburg auf 2 Gleise
- Höhengleiche Einbindung bei Appenweier mit Vmax = 180 km/h in die Achse Karlsruhe–Basel

1. Baustufe:

- Ertüchtigung der Strecke für NeiTech-Züge auf Vmax= 160 km/h auf dem gesamten Streckenabschnitt
- Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel für alle NeiTech-Züge auf Vmax = 200 km/h
- Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstr.)–Ludwigshafen auf Vmax = 200km/h

noch Projekt Nr. 17 – Neue Vorhaben – ABS (Paris-) D/F-Grenze–Saarbrücken–Ludwigshafen/Kehl–Appenweier


(Fortsetzung)



2. Projektkenndaten

Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen

Streckenlänge:	128 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	79 Min.
nach Bauende	60 Min.

Abschnitt Kehl–Appenweier

Streckenlänge:	17 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160–200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	9 Min.
nach Bauende	6 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 905 Mio. DM

3. Projektstand

Raumordnung:

POS Nord:

Für die größeren Linienverbesserungen in Bruchmühlbach-Miesau und Schifferstadt in 1993 bzw. 1994 abgeschlossen.

POS Süd:

Für Karlsruher Kurve (höhenfrei) Ende 1994 abgeschlossen.

Planfeststellung:

POS Nord:

- Schifferstadt
  Dezember 1997 abgeschlossen
- Limburgerhof/Rheingönheim
  Dezember 1997 abgeschlossen
- Geistkircherhof/Siedlung Waldland
  Beschluß rechtskräftig
- Bf St. Ingbert/St. Ingbert Ost erörtert

POS Süd:

Vorplanung

Bauaktivitäten:

Keine

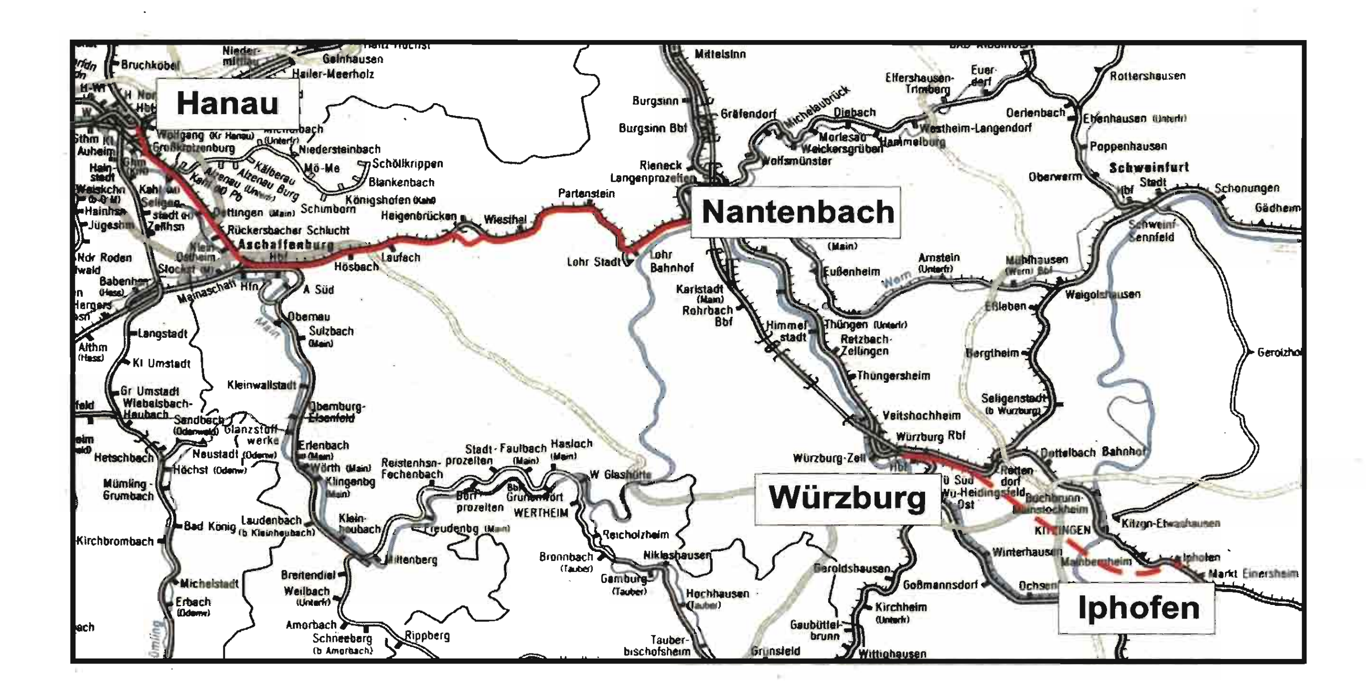
Baubeginn:

Voraussichtlich Sommer 1998
(POS Nord)

Inbetriebnahme:

Vorab NeiTech 1999
(POS Nord)

Projekt Nr. 18 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hanau–Nantenbach/Würzburg–Iphofen



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Eisenbahnachse Frankfurt/Main–Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen sowie durch Anhebung der Geschwindigkeiten.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer eingleisigen Spange zwischen Laufach und Neuhütten (Wiesthal) mit Tunnel zur Umfahrung der Steilstrecke Laufach–Heigenbrücken für Vmax = 140 km/h einschließlich Generalsanierung des bestehenden Schwarzkopftunnels mit Rückbau auf ein Streckengleis
- Bau eines Neubauabschnittes Rottendorf–Iphofen für Vmax = 300 km/h

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Hanau–Nantenbach	64 km
Rottendorf–Iphofen (neu)	25 km
Laufach–Neuhütten (neu)	8 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	300 km/h
ABS	140 km/h

Fahrzeit:

Hanau–Nantenbach	
vor Baubeginn	35 Min.
nach Bauende	30 Min.
Würzburg–Iphofen	
vor Baubeginn	21 Min.
nach Bauende	12 Min.

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 1 848 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungsauftrag für Abschnitte Laufach–Neuhütten und Würzburg–Iphofen

Raumordnung:

Noch offen

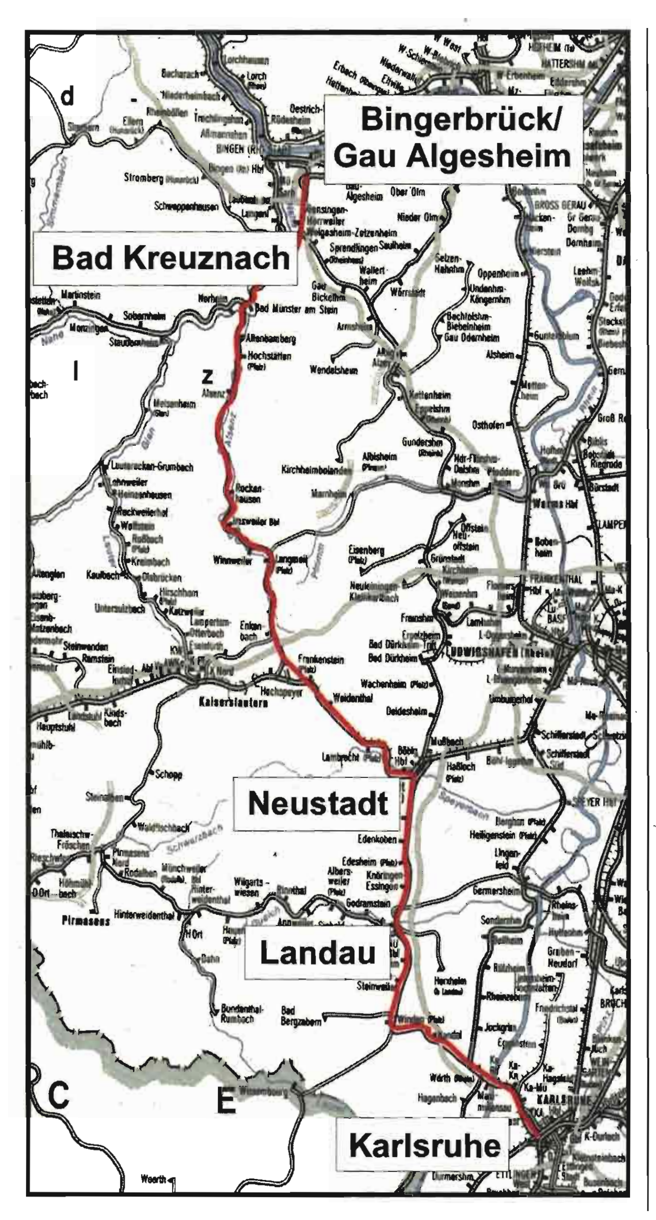
Planfeststellung:

Noch offen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Projekt Nr. 19 – Neue Vorhaben – ABS Bingerbrück/Gau Algesheim–Bad Kreuznach–Neustadt (W)–Landau–Karlsruhe



1. Verkehrliche Zielsetzung

Ausbau eines Güterzugkorridors auf der Strecke Bingerbrück–Frankenstein–Landau–Karlsruhe, Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt, Mannheim.

Geplante Maßnahmen:

- Kapazitiver Ausbau der Strecke
- Elektrifizierung der Strecke Bingerbrück/Gau Algesheim–Hochspeyer und Kurve Hochspeyer

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 125 km

Entwurfsgeschwindigkeit:
nur kapazitive Maßnahmen

Gesamtkosten gemäß BVWP 1992 (Stand 1. Januar 1991): 820 Mio. DM
(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)

3. Projektstand

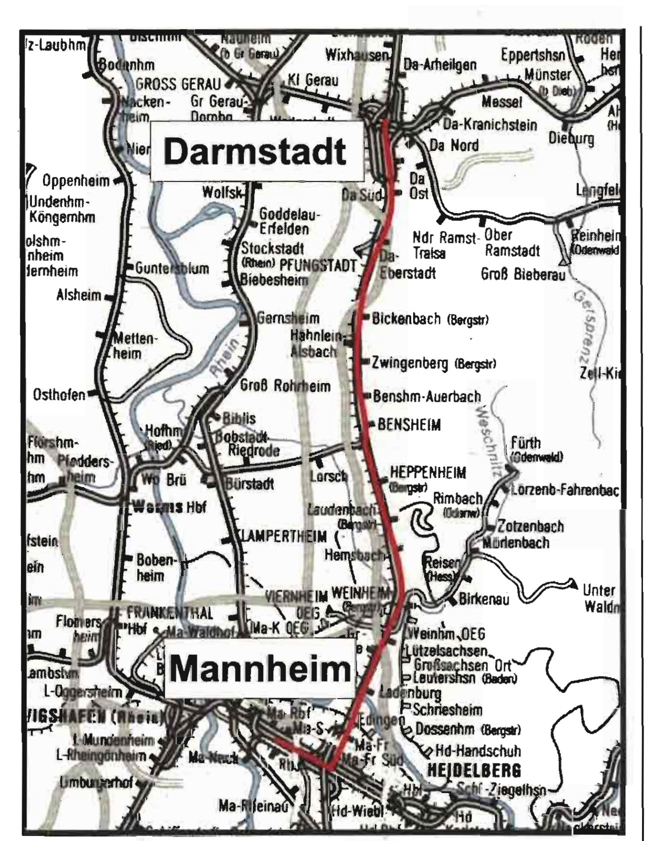
Raumordnung:
Nicht erforderlich

Planfeststellung:
Noch offen

Bauaktivitäten:
Keine im Jahr 1997

Baubeginn:
Noch offen

Projekt Nr. 20 – Neue Vorhaben – ABS Darmstadt–Mannheim



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung des Nahverkehrsangebotes, Fahrzeitverkürzungen und Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für den Raum Mainz, Frankfurt, Mannheim. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Projekt Nr. 19.

Geplante Maßnahmen:

- Optimierung der Blockteilung
- ggf. teilweise dreigleisiger Ausbau

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	72 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km
Gesamtkosten gemäß BVWP 1992 (Stand 1. Januar 1991): (Nicht im Fünfjahresplan enthalten)	885 Mio. DM

3. Projektstand

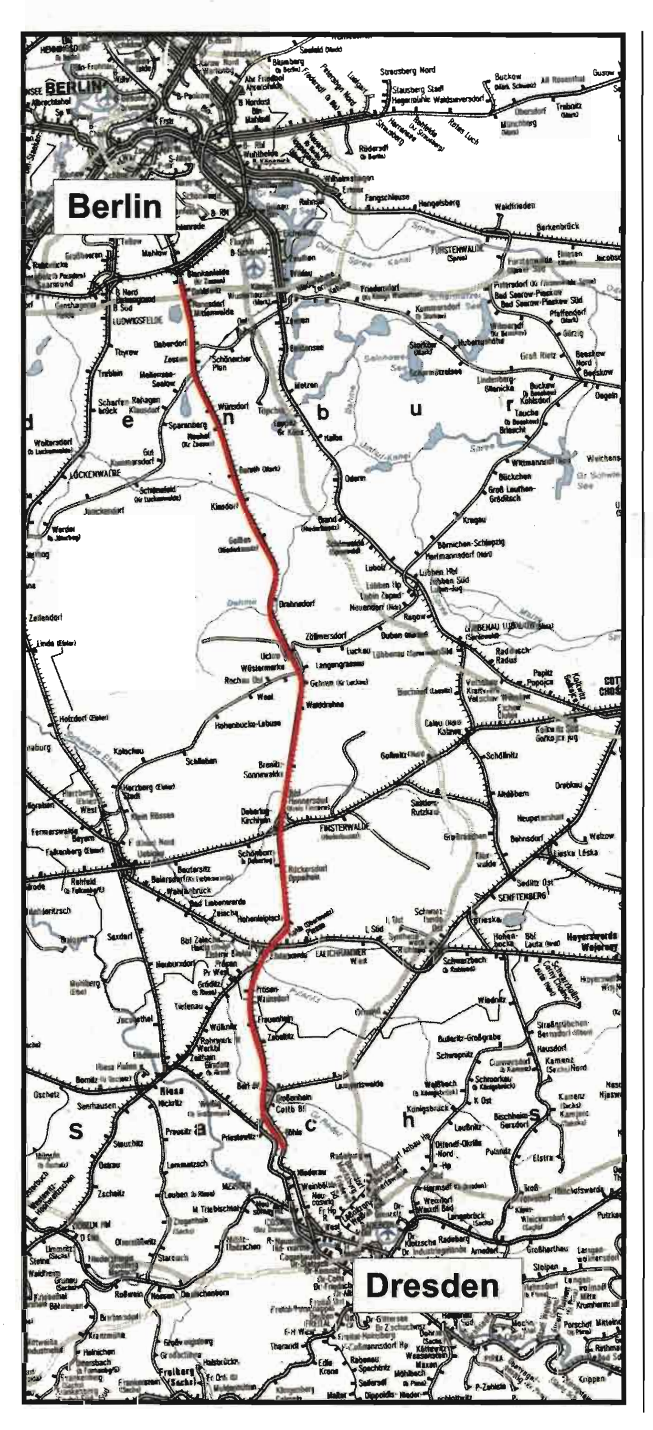
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Noch offen

Projekt Nr. 21 – Neue Vorhaben – ABS Berlin–Dresden



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

- Ausbau auf Streckenhöchstgeschwindigkeit durchgängig auf 160 km/h mit Option auf Vmax=200 km/h
- Bautechnische Maßnahmen insbesondere im Bereich der Moorstelle Pramsdorf
- Umfahrung von Uckro, Elsterwerda und Böhla
- Umbau des Bahnhofes Doberlug–Kirchhain

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	148 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	116 Min.
nach Bauende	68 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 941 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanung abgeschlossen

Raumordnung:

Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich

Planfeststellung:

Noch offen

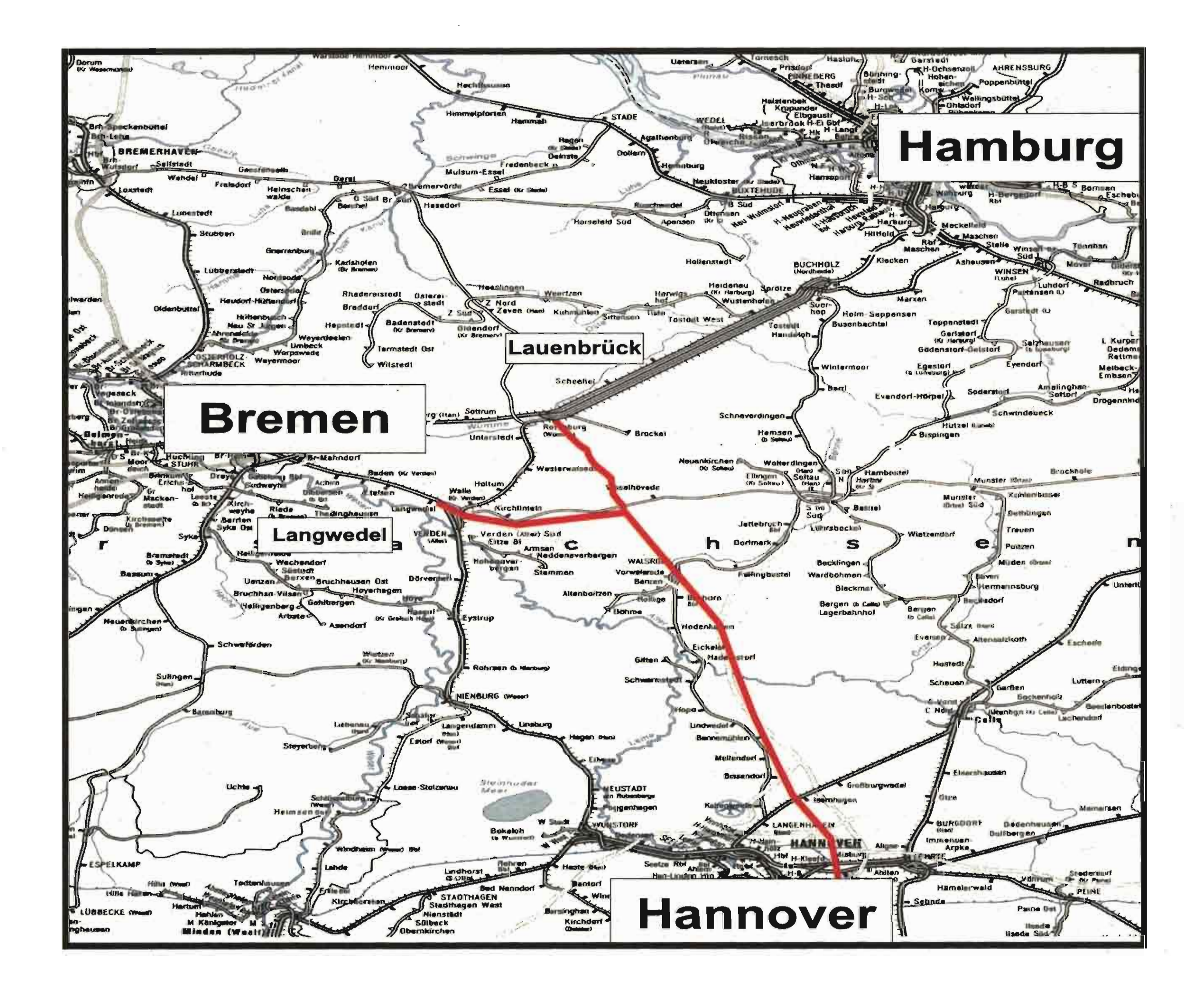
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Oktober 1998

Projekt Nr. 22 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover



1. Verkehrliche Zielsetzung

Kapazitive Erweiterung der Korridore Bremen–Hannover und Hamburg–Hannover und die Entmischung des schnellen und langsamen Verkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Neubau einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke für Vmax = 300 km/h zwischen Lauenbrück und Hannover
- Bau eines zweigleisigen Seitenastes für 160 km/h vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen–Hannover

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

NBS Hannover–Hamburg	85,5 km
ABS Visselhövede–Langwedel	27,5 km

Entwurfsgeschwindigkeit:

NBS	300 km/h
ABS	160 km/h

Fahrzeit:

Hannover–Hamburg:	
vor Baubeginn	69 Min.
nach Bauende	56 Min.
Hannover–Bremen:	
vor Baubeginn	54 Min.
nach Bauende	46 Min.

Gesamtkosten gemäß BVWP 1992
(Stand 1. Januar 1991): 2 500 Mio. DM
(Nicht im Fünfjahresplan enthalten)

noch Projekt Nr. 22 – Neue Vorhaben – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover

3. Projektstand

Planungsstand:
  Voruntersuchungen abgeschlossen

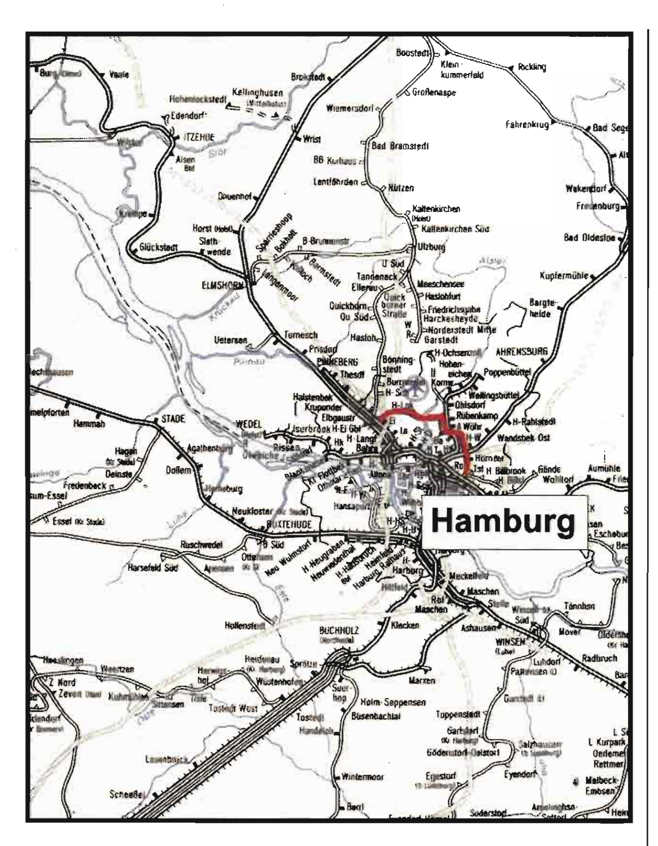
Raumordnung:
  In Vorbereitung

Planfeststellung:
  Noch offen

Bauaktivitäten:
  Keine im Jahr 1997

Baubeginn:
  Noch offen

Projekt Nr. 23 – Neue Vorhaben – ABS Hamburg-Rothenburgsort–Hamburg-Eidelstedt



1. Verkehrliche Zielsetzung

Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau mit Gleiswechselbetrieb zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn
- Anpassung des Bahnhofes Hamburg-Eidelstedt für Güterzugdurchfahrten und Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit auf Vmax = 80 km/h
- Anpassung der Signalanlagen zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Eidelstedt
- Option: Zweigleisiger Streckenausbau zwischen Hamburg-Horn und Hamburg-Eidelstedt vorgesehen

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:	23 km
Entwurfsgeschwindigkeit:	80 km/h
Fahrzeit:	
vor Baubeginn	24 Min.
nach Bauende	18 Min.
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	210 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Vorplanungsphase

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

In Vorbereitung

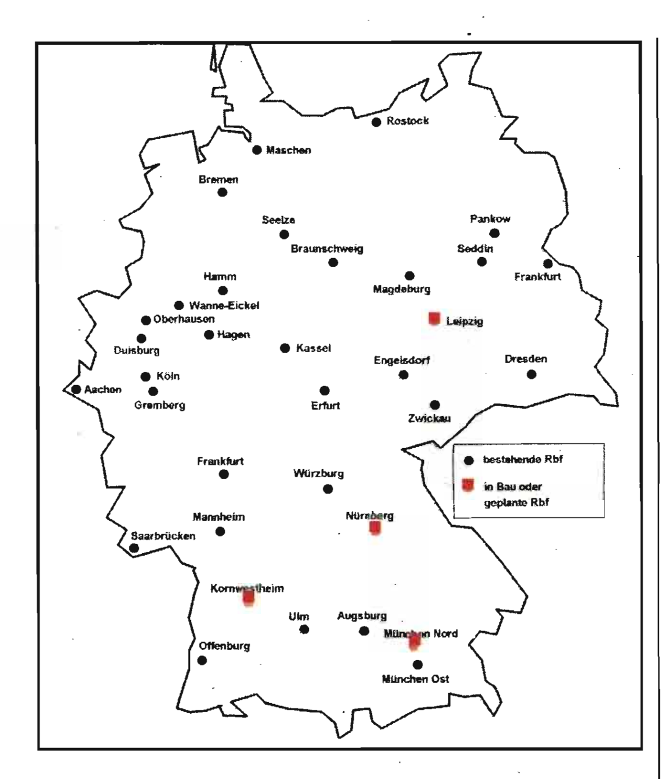
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Noch offen

Projekt Nr. 24 – Überhang und Neue Vorhaben – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe, 1. und 2. Stufe



1. Zielsetzung

Modernisierung verbleibender Rangierbahnhöfe und Senkung der Umstellzeiten und der Kosten für die Umstellung von Einzelwagen und Wagengruppen.

Die Konzeption verbleibender Rangierbahnhöfe mit den entsprechenden Einzelmaßnahmen ist in Arbeit.

2. Projektstand

Rbf München Nord

Planungsstand:

Planung abgeschlossen

Raumordnung:

Abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

1. Baustufe bis auf Restarbeiten abgeschlossen
- Landschaftsbauarbeiten und Aufwuchspflege
- Lückenschluß und BÜ-Anpassungen Anbindungsstrecken Ost
- Passiver Schallschutz

Sonstige Aktivitäten:

Laufende Verfahren in Sachen Grunderwerb und Nachtragsforderungen

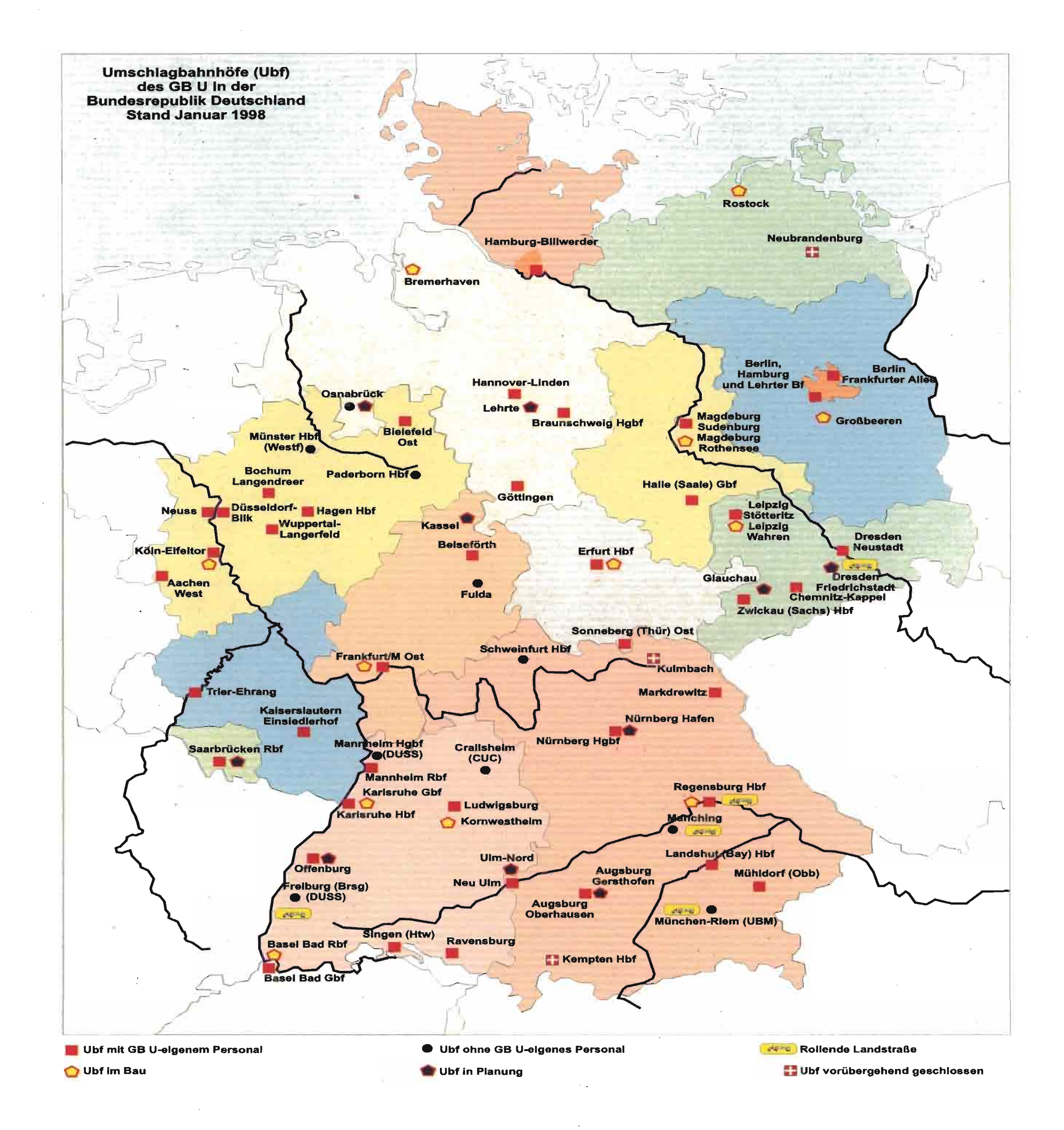
Baubeginn:

1987

Inbetriebnahme:

Inbetriebnahme September/1991
(1. Baustufe)

Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe



1. Zielsetzung

Um den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten ist eine systematische Kapazitätserweiterung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Ausgehend von dem KV-Entwicklungskonzept Schiene–Straße sind für die Erreichung der o. g. Zielsetzungen folgende Maßnahmen vorgesehen:

- der Aus- und Neubau von Umschlagbahnhöfen
- die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen
- der Bau von KV-Drehscheiben

noch Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

2. Projektstand

Bei den fortzuführenden Vorhaben – Überhang aus der 1. Stufe – werden die Ausbaumaßnahmen für die Ubf Nürnberg, Wuppertal-Langerfeld und Hagen weitergeführt, daß mit einem Abschluß im Jahre 1998 zu rechnen ist.

Im Juli 1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung – Investitionen in die Umschlaganlagen des KV – abgeschlossen.

Diese Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau der 7 nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Köln-Eifeltor
- Großbeeren
- Basel
- Kornwestheim
- Erfurt
- Karlsruhe
- Leipzig

Nach dieser Sammelvereinbarung sind für die Jahre 1996 bis 1999 Investitionen in Höhe von 317,5 Mio. DM vorgesehen.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes an den Standorten Bremerhaven, Frankfurt/M, Glauchau, Magdeburg, Regensburg und Rostock wurde im August 1997 eine 2. Sammelvereinbarung abgeschlossen mit einem Investitionsvolumen von rund 170 Mio. DM.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes werden weitere Finanzierungsvereinbarungen vorbereitet.

Diese 2. Sammelvereinbarung beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau der 7 nachfolgend genannten KV-Terminals:

- Rostock-Goorsdorf
- Magdeburg-Rothensee
- Glauchau
- Regenburg Ost
- Frankfurt Ost
- Bremerhaven CT III

1. Sammelvereinbarung

Ubf Köln-Eifeltor

Planungsstand:

Technische Planungen abgeschlossen

Teilentwurfsheft für Endausbau genehmigt Juli 1994

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Umbau im laufenden Betrieb
Verlängerung des mobilen Umschlagbereiches
Bau der Kranbahn II

Baubeginn:

2. und 3. Ausbaustufe 1997

Inbetriebnahme:

1999

Ubf Großbeeren

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen
Linienbestimmung abgeschlossen

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Linienbestimmung Juli 1993
Planfeststellung Juni 1995

Bauaktivitäten:

Erd- und Tiefbauarbeiten

Baubeginn:

September 1996

Inbetriebnahme:

III/1998

Ubf Basel

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen
Ausführungsplanung

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Tiefbauarbeiten
Kunstbauwerke

noch Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Baubeginn:
Dezember 1996

Inbetriebnahme:
Herbst 1998

Ubf Kornwestheim

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen
Ausführungsplanung

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Grunderwerb getätigt
Tief–Oberbauarbeiten abgeschlossen
Krananlagenmontage

Baubeginn:
September 1996

Inbetriebnahme:
Mai 1998

Ubf Erfurt-Azmannsdorf

Planungsstand:
Entwurfsplanung genehmigt

Raumordnung:
Linienbestimmung

Planfeststellung:
Planfeststellungsbeschluß liegt vor

Bauaktivitäten:
Erd- und Tiefbauarbeiten

Baubeginn:
September 1996 (1. Baustufe)

Inbetriebnahme:
August 1998

Ubf Karlsruhe

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen
Ausführungsplanung

Raumordnung:
Entfällt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
Tiefbauarbeiten
Kunstbauwerke

Baubeginn:
Dezember 1996

Inbetriebnahme:
Herbst 1998

Ubf Leipzig-Wahren

Planungsstand:
Entwurfsplanung abgeschlossen
1. Ausbaustufe genehmigt April 1995
Teilentwurfsheft 1 genehmigt Mai 1995

Planfeststellung:
1996

Bauaktivitäten:
Bauvorbereitende Maßnahmen

Baubeginn:
1997

Inbetriebnahme:
Mai 1999

2. Sammelvereinbarung

Ubf Rostock-Goorstorf

Planungsstand:
Linienbestimmung bestätigt
Ausführungsplanung bestätigt

Raumordnung:
Bestätigt

Planfeststellung:
Abgeschlossen

Bauaktivitäten:
1997 Erstellung des Zuführungsgleises
Ausschreibungsverfahren
Vergabe der Bauleistungen April 1998

noch Projekt Nr. 25 – Überhang und Neue Vorhaben – Kombinierter Verkehr, 1. und 2. Stufe

Baubeginn:

Mai 1998

Inbetriebnahme:

Ende 1998

Ubf Magdeburg-Rothensee

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung abgeschlossen
Entwurfsplanung
Genehmigung 1. Baustufe November 1995

Planfeststellung:

Linienbestimmung
Planfeststellungsbeschluß

Bauaktivitäten:

Ausschreibungsverfahren
Vergabe von Bauleistungen April 1998

Baubeginn:

1997

Inbetriebnahme:

1999

Ubf Glauchau

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Voraussichtlich. 1998

Ubf Regensburg Ost

Planungsstand:

Entwurfsplanung erstellt
Unterlagen Ausführungsplanung werden z. Zt. erstellt

Planfeststellung:

Abgeschlossen
Rechtskräftig seit 12. Januar 1997

Bauaktivitäten:

Ausschreibung für Rodungsarbeiten

Baubeginn:

Frühjahr 1998

Inbetriebnahme:

1999

Ubf Frankfurt Ost

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Planfeststellung:

Abgeschlossen
Rechtskräftig seit 17. März 1997

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Voraussichtlich Oktober 1998

Ubf Bremerhaven CT III

Anpassungsmaßnahmen der DB AG

Freigabe in finanzieller Sicht beantragt

Planungsstand:

Entwurfsplanung abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

1998

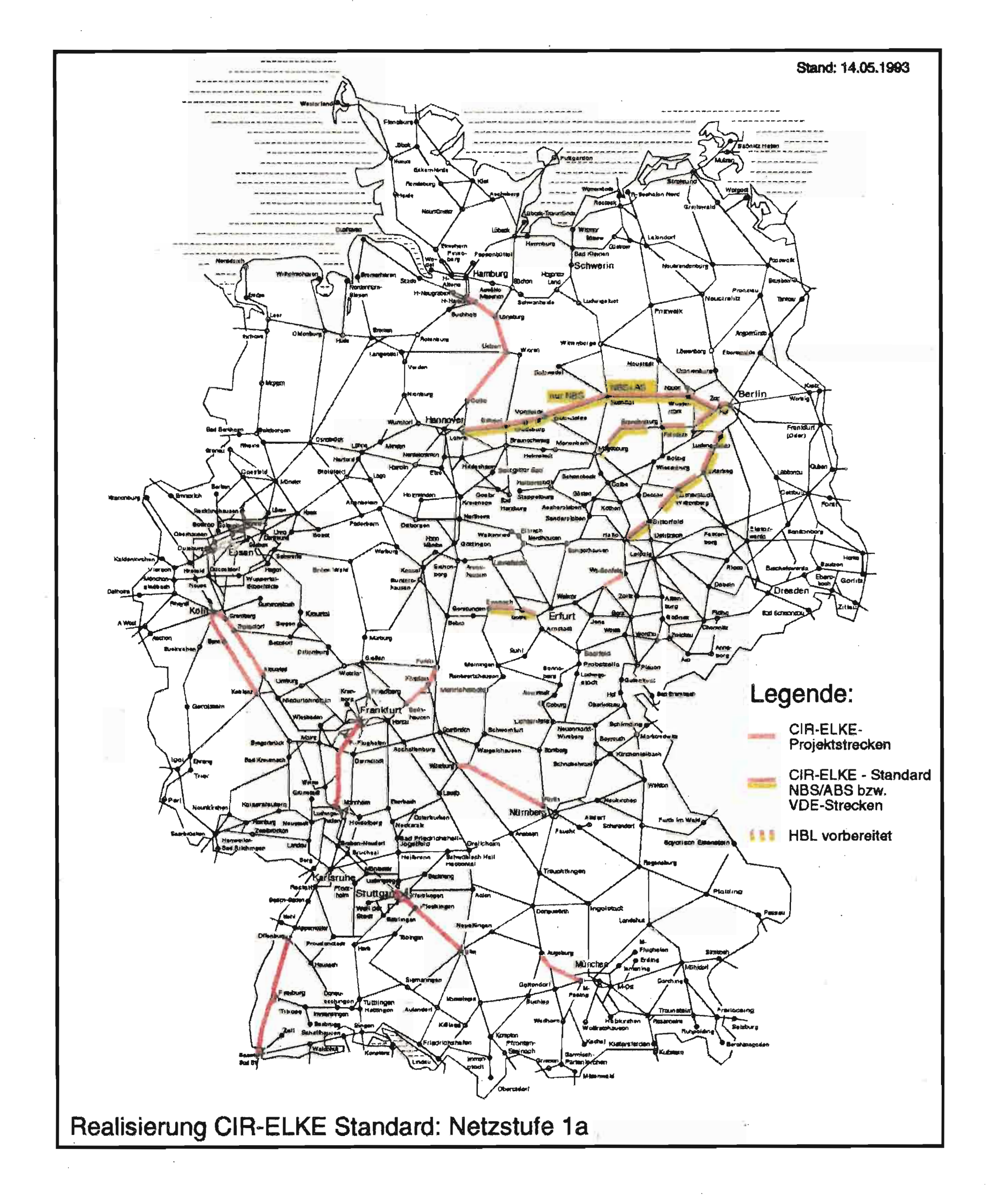
Für die folgenden Vorhaben sind 1998 Finanzierungsvereinbarungen eingeplant:

- Augsburg–Gersthofen
- Dresden–Friedrichstadt
- Hannover–Lehrte
- Nürnberg–Hafen
- Osnabrück
  (Antrag auf Finanzierungsvereinbarung liegt dem Eisenbahn-Bundesamt bereits vor)
- Ulm–Dornstadt
- Wustermark

Das Vorhaben Ubf Kassel-Waldens ist bei der DB AG in Prüfung.

Projekt Nr. 26 – Neue Vorhaben –

CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading – Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken im Kernnetz)



Realisierung CIR-ELKE Standard: Netzstufe 1a

noch Projekt Nr. 26 – Neue Vorhaben – CIR-ELKE

1. Zielsetzung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken im Kernnetz, deren Kapazität heute schon überschritten ist oder entsprechend der erwarteten Verkehrsentwicklung mittelfristig erhöht werden muß, sofern dort keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen oder mittelfristig realisierbar sind.

Geplante Maßnahmen:

Neben der in Realisierung befindlichen Pilotstrecke Offenburg–Basel wird für nachstehende Strecken der ersten Dringlichkeit

- (Hamburg-Harburg)–Stelle–Celle
- Fulda–Gelnhausen

zur Zeit die Wirtschaftlichkeit untersucht. Hierbei wird der Einbau des Hochleistungsblocks (HBL) vorgesehen.

Für die Strecken

- (Stuttgart)–Plochingen–Ulm
- Gießen–Friedberg

Laufen z. Zt. Voruntersuchungen zum Einbau des Hochleistungsblocks (HBL)

2. Projektkenndaten

CIR-ELKE-Pilotstrecke Offenburg–Basel

Streckenlänge: 125 km

Gesamtkosten
(einschl. Ausbaukosten auf Ve 200 = km/h,
davon CIR-ELKE 249,5 Mio. DM)
(Stand 31. Dezember 1997): 422 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Ausführung seit Herbst 1993

Raumordnung:

Entfällt

Planfeststellung:

Für Teilmaßnahmen durchgeführt

Bauaktivitäten:

- Signalbaumaßnahmen im gesamten Abschnitt Offenburg–Basel
- Stellrechner Niederschopfheim, Lahr, Kenzingen und Orschweier
- Elektronisches Stellwerk Freiburg und Bau von zwei Unterwerken
- Linienzugbeeinflussung
- Hochleistungsblock (HBL)
- Ertüchtigung der Oberleitung
- Anpassung der Bahnübergänge

Baubeginn:

1993

Realisierungsstand
(ohne Ausbau der Strecke auf Ve = 200 km/h):

Signaltechnik 65%
Tiefbau 98 %
Oberleitung 85%

Inbetriebnahme:

Herbst 1998

Projekt Nr. 27 – Neue Vorhaben – Ausbau von Knoten

1. Zielsetzung

Die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsknoten, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung ist die Zielsetzung des Ausbaus von Knoten.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

- die Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik
- die Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen
- die Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS
- die Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr

2. Projektkenndaten

Knoten Halle/Leipzig

Planungsstand:

- Rahmenentwurfsplanung abgeschlossen
- Teilentwurfsplanung ESTW Leipzig abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Voraussichtlich. April 1998

Knoten Hannover

Planungsstand:

Abgeschlossen

Bauaktivitäten:

Bau im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus seit 1995

Knoten Dresden

Planungsstand:

1. Baustufe (Elektronisches Stellwerk Dresden Hbf) Entwurfsplanung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

1. Baustufe (Elektronisches Stellwerk): August 1998

Knoten Magdeburg

Planungsstand:

Vorentwurfsplanung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Voraussichtlich. 1998 (Elektronisches Stellwerk)

Knoten Erfurt

Planungsstand:

Entwurfsplanung

Planfeststellung:

Abgeschlossen; neues Verfahren für Wettbewerbsentwurf ICE-Bahnhof

Bauaktivitäten:

Elektronisches Stellwerk

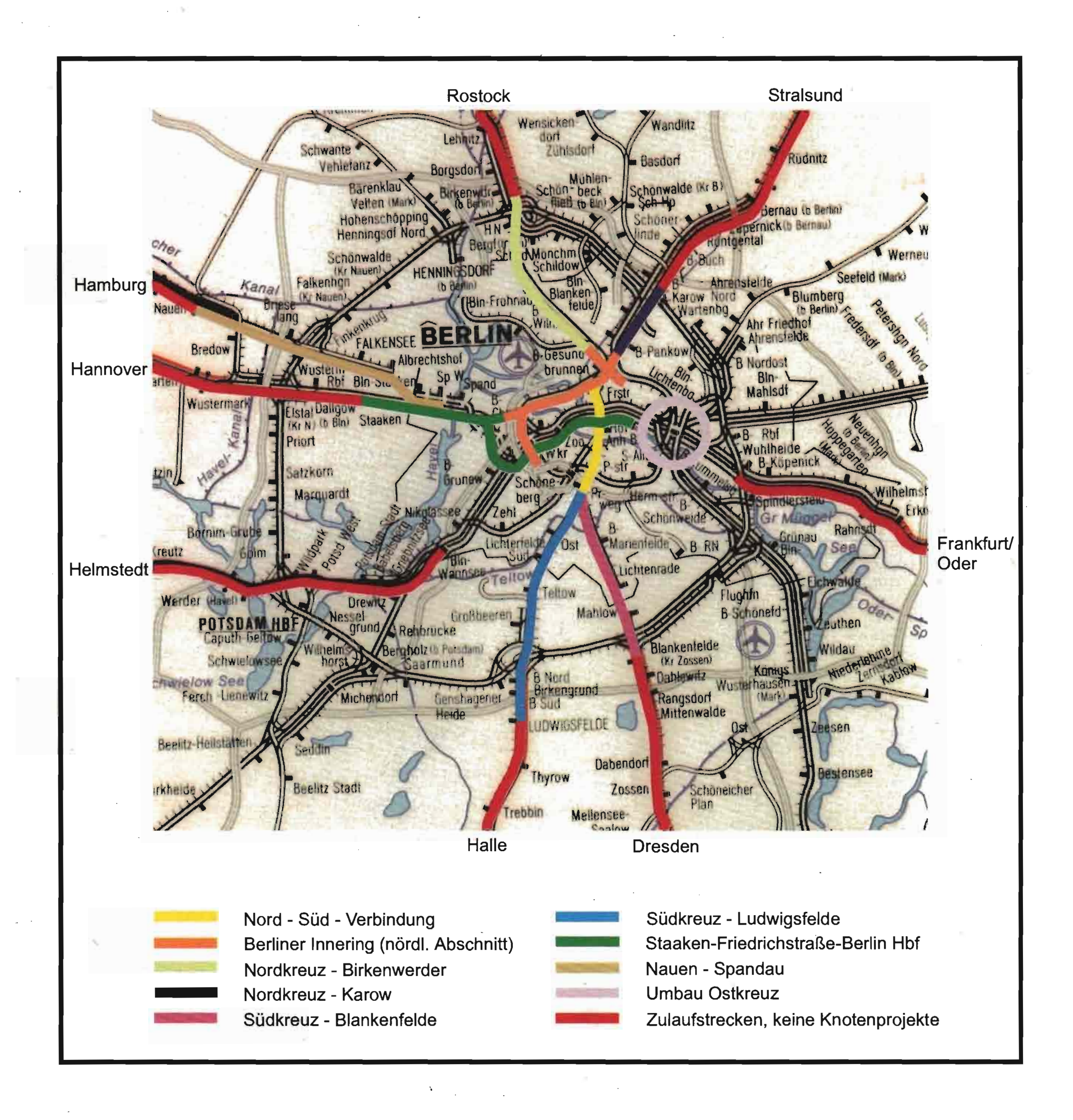
Realisierung in Baustufen:

Abhängigkeit von der verkehrlichen Nachfrage nach dem Jahr 2002.

Baubeginn:

1. Baustufe (Elektronisches Stellwerk): Dezember 1996

Projekt Nr. 28 – Neue Vorhaben – Knoten Berlin



1. Zielsetzung

Entwicklung eines auf die Bewältigung der zukünftigen Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadtbahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Lehrter Bahnhofs als künftiges Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit parallel zu realisierenden Maßnahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin (2180 Mio. DM) sowie Flughafenanbindung Schönefeld (200 Mio. DM), die abweichend von der obigen Darstellung im Fünfjahresplan dem Knoten Berlin zugeordnet sind.

① Knoten Berlin Nord–Süd-Verbindung

Projektkenndaten

- Viergleisiger Neubau der Nord–Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes „Papestraße"
- Neubau „Lehrter Bahnhof", Bahnhof „Potsdamer Platz", Bahnhof „Papestraße"
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluß an die Betriebszentrale Berlin

Streckenlänge: 9,52 km

Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h

Tunnel: 3,4 km

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1997): 3 137 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Planfeststellungsbeschluß September 1995

Bauaktivitäten:

- Bauarbeiten im Spreebogen (Baufreiheit für Regierungsbauten)
- Baugruben am Potsdamer Platz
- Beginn Schildvortrieb Tiergarten
- Bauarbeiten Baugruben Lehrter Bahnhof
- Baubeginn der Brücke über den Humboldthafen
- Ingenieurbauwerke am Lenné-Dreieck
- Absenken der Senkkästen für die Tunneleinfahrt Süd im Bereich Gleisdreieck; Trogbauwerk

Baubeginn: **1994**

Realisierungsstand: **30 %**

② Knoten Berlin Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuz-Bündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt)
- Lückenschluß im Zusammenhang mit dem Bau des Nord–Süd-Tunnels im Zentralen Bereich

Streckenlänge: 33,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- 160 km/h Abschnitt aus Richtung Spandau nach Lehrter Stadtbahnhof
- 100 km/h für die übrigen Richtungsgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1997): 1 196 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Entwurfs- und Ausführungsplanungen befinden sich in der Bearbeitung. Die Planfeststellungsunterlagen sind bzw. werden abschnittsweise erstellt.

Bauaktivitäten:

- Seit November 1992 Abschnitt Halensee–Gesundbrunnen–Pankow einschl. Nordkreuz, Schönhauser Allee
- Bf Gesundbrunnen Herstellung der Gründung und Vorfahrtsplatz
- Fertigstellung Kreuzungsbauwerk Nordkreuz
- Regionalbahnsteig Jungfernheide

Baubeginn: **1992**

Realisierungsstand: **27 %**

③ Knoten Berlin Nordkreuz–Birkenwerder

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau der Fernbahnstrecke in Richtung Rostock/Stralsund über Neustrelitz auf direktem Weg
- Umbau Regionalbahnhof Birkenwerder

Streckenlänge: 18,6 km

Ausbaugeschwindigkeit:

- Nordkreuz–Schönholz 120 km/h
- Schönholz–Birkenwerder 160 km/h

Gesamtkosten
(Stand 1. Januar 1993): 477 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

1996 Vorentwurfsplanung
Kein Planungsauftrag für Entwurfsplanung

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn: **2003**

④ Knoten Berlin Nordkreuz–Karow

Projektkenndaten

- Wiederaufbau des zweiten Gleises der Fernbahnstrecke Richtung Stralsund/Stettin über Angermünde
- Rekonstruktion bzw. Neubau von 10 Ingenieurbauwerken

Streckenlänge: 7,4 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

- Nordkreuz–Pankow 140 km/h
- Pankow–Karow 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 137 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Erstellung der Entwurfsplanung

Planfeststellung für insgesamt 3 Abschnitte eingeleitet

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn: **1998**

⑤ Knoten Berlin Südkreuz–Blankenfelde

(Verbindung zwischen Nord–Süd-Tunnel und Dresdener Bahn)

Projektkenndaten

- Wiederaufbau und Elektrifizierung der zweigleisigen Strecke
- Bau der Mahlower Kurve (eingleisig)
- Umbau Bahnhof Blankenfelde

Streckenlänge: 14,2 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160–200 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 513 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Raumordnungsverfahren nicht erforderlich, mehrere Planfeststellungen sind 1997 eingeleitet worden

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn: **1999**

⑥ Knoten Berlin Südkreuz–Ludwigsfelde

(Verbindung zwischen Nord–Süd-Tunnel und Anhalter Bahn nach Halle/Leipzig)

Projektkenndaten

- Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke
- Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren

Streckenlänge: 16,9 km

Ausbaugeschwindigkeit: 160–200 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 462 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung für 2 Abschnitte abgeschlossen
- Für 110 kV-Leitung Raumordnungsverfahren August 1996 abgeschlossen
- Planfeststellungsbeschluß für Abschnitt von Teltow bis Landesgrenze liegt vor
- Planfeststellungsverfahren für die restlichen Abschnitte sind eingeleitet.

Bauaktivitäten:

- Oktober 1996 Beginn der Bauarbeiten zur Herstellung des Abschnittes zwischen Teltow und Lichterfelde Ost (S-Bahn)
- Elektronisches Stellwerk Genshagener Heide

Baubeginn: **1996**

Realisierungsstand: **12 %**

⑦ Knoten Berlin Staaken–Friedrichstraße–Berlin Hbf

Projektkenndaten

- Einführung der NBS/ABS Hannover–Berlin und der ABS Hamburg–Berlin im Raum Spandau
- viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau
- Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung
- Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn/Fernbahn Zoo–Humboldthafen–Hbf (ca. 8 km) einschl. Elektrifizierung
- ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen
- Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße
- Neubau Havelbrücke Spandau
- Gleisfelderweiterung Westkopf Berlin Hbf (Verlängerung der Fernbahnsteige)

Streckenlänge:

Staaken–Friedrichstraße	20,8 km
Friedrichstraße–Hbf	5,3 km

Ausbaugeschwindigkeiten:

• Staaken–Zool. Garten	200–100 km/h fallend
• Zool. Garten–Hbf	60 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	1 772 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

Entwurfs- und Genehmigungsplanungen sind abgeschlossen

Bauaktivitäten:

- Elektrifizierung von Strecken- und Bahnhofsgleisen, einschließlich der Brückenbauwerke
- Sanierung der Ferngleise Zoo Hbf
- zweigleisiger Lückenschluß Staaken–Abzweig Hamburg
- Bau der Havelbrücke Spandau
- Juni 1997 Inbetriebnahme Abschnitt Spandau–Westkreuz–(Zoo) zweigleisig elektrisch
- Juni 1997 Teilinbetriebnahme Provisorium Bf Spandau an der Klosterstraße
- Mai 1998 Inbetriebnahme der Stadtbahn (Zoo–Hauptbahnhof)
- September 1998 Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsverbindung (HGV) Hannover–Berlin

Baubeginn: **1992**

Realisierungsstand: **75 %**

⑧ Knoten Berlin Nauen–Spandau

Projektkenndaten

- Lückenschluß zwischen Berlin–Spandau West und Albrechtshof
- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof–Brieselang
- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau–Albrechtshof
- Modernisierung der Sicherungstechnik

Streckenlänge:	19,0 km
Ausbaugeschwindigkeit:	160 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997):	346 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

- Entwurfsplanung abgeschlossen
- Planfeststellung für die Abschnitte Falkensee–Brieselang und Brieselang–Nauen liegt vor

Bauaktivitäten:

- August 1994 Baubeginn und Wiederaufbau der 5 km langen, zweigleisigen Strecke zwischen Spandau West–Falkensee auf einem 6 m hohen Damm mit 5 Brückenbauwerken
- Mai 1995 Inbetriebnahme des Lückenschluß Spandau West–Albrechtshof–Falkensee
- durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Falkensee–Nauen für 160 km/h
- Erneuerung bzw. Neubau von 12 Brückenbauwerken
- Neubau der Haltepunkte
  Albrechtshof
  Finkenkrug
- Neubau der Bahnhöfe
  Falkensee
  Brieselang

Baubeginn: **Mai 1994**

Inbetriebnahme: **Mai 1997**

⑨ Knoten Berlin Umbau Bf Ostkreuz

Projektkenndaten

- Umstellung der S-Bahnbetriebsführung im korrespondierenden Vorhaben vom derzeitigen Linien- auf Richtungsbetrieb
- Behindertengerechte Gestaltung des Umsteigeknotens
- Errichtung von Regionalbahnsteigen zur Erhöhung des Verkehrswertes

Ausbaugeschwindigkeit:	80–160 km/h
Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1993):	351 Mio. DM

Projektstand

Planungsstand:

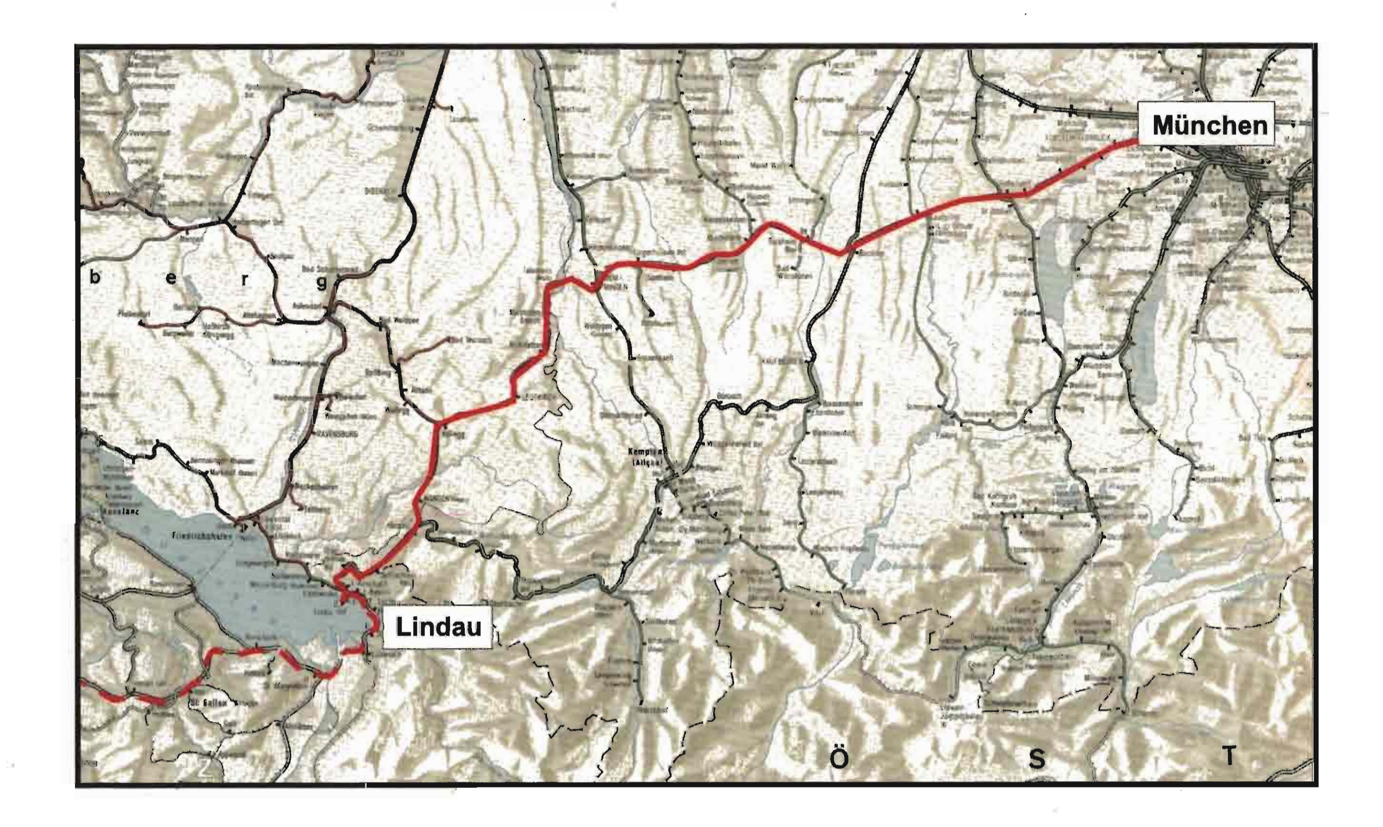
- Abschluß der Vorentwurfsplanung im Jahre 1997
- Beginn der Entwurfsplanung in 1998

Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn: **1999**

Projekt Nr. 29a) – Neue Vorhaben – ABS München–Lindau–Gr. D/A (–Zürich)



1. Verkehrliche Zielsetzung

1. Baustufe:

Realisierung im Rahmen des Gesamtprojektes Allgäu–Schwaben-Takt.

Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München–Zürich durch den Einsatz von Nei-Tech-Fahrzeugen. Darüber hinaus Erhöhung der Kapazität des gesamten Schienenverkehrs auf den Achsen München/Augsburg–Kempten–Lindau und Ulm–Oberstdorf.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge: 198 km

Ausbaumaßnahmen:

- Neu- und Ausbau von Bahnübergangssicherungen
- Errichtung einer punktförmigen Geschwindigkeitsüberwachung
- Signaltechnische Anpassungen zusätzlicher Selbstblocksignale zur Verminderung der Zugfolgezeit
- Bahnsteiganlagen: neue Bahnsteige und Bahnsteigverlängerungen sowie Bahnsteigunterführungen
- Maßnahmen am Gleiskörper
- Zweigleisiger Ausbau Memmingen–Heimertingen
- Bahnhofsumbau Bahnhof Geltendorf
- Bahnhof Marstetten-Aitrach (Neubau 2. Gleis)

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 80 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

Noch offen

Planfeststellung:

Noch offen

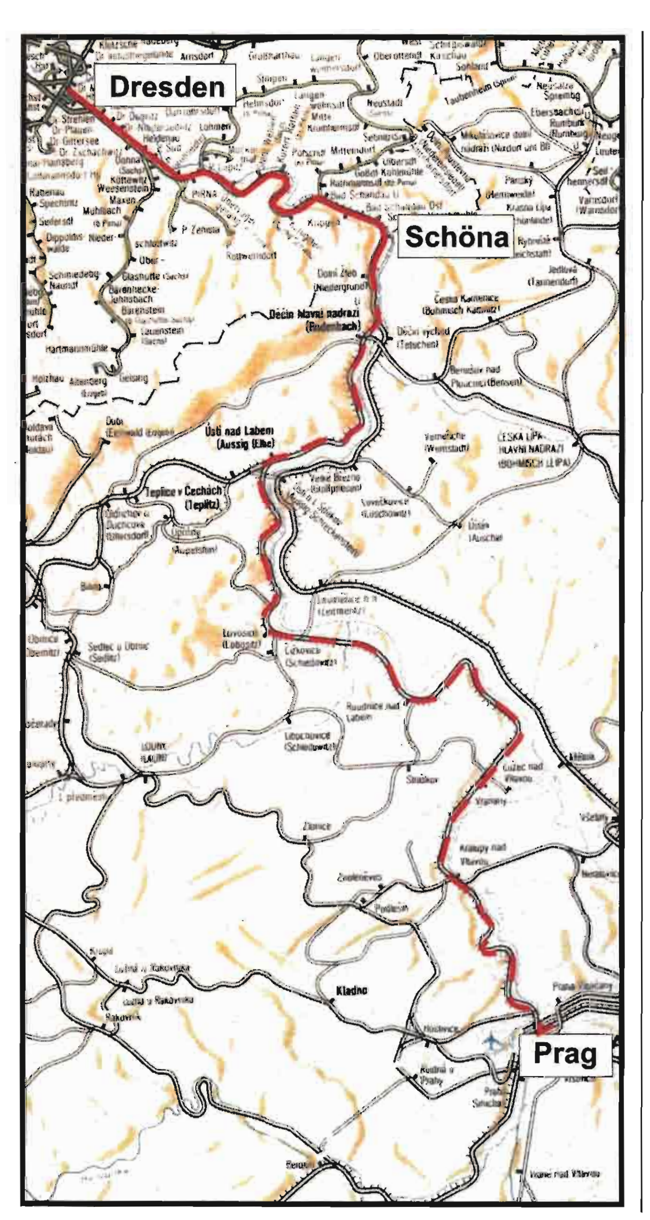
Bauaktivitäten:

Keine im Jahr 1997

Baubeginn:

Voraussichtlich 1999

Projekt Nr. 29 b) – Neue Vorhaben – ABS Dresden–Grenze D/C (–Prag)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeit, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen. Parallel zu dem Abschnitt Dresden–Pirna wird die S-Bahn realisiert.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

Dresden–Prag	175 km
Dresden–Landesgrenze	51 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 215 Mio. DM

3. Projektstand

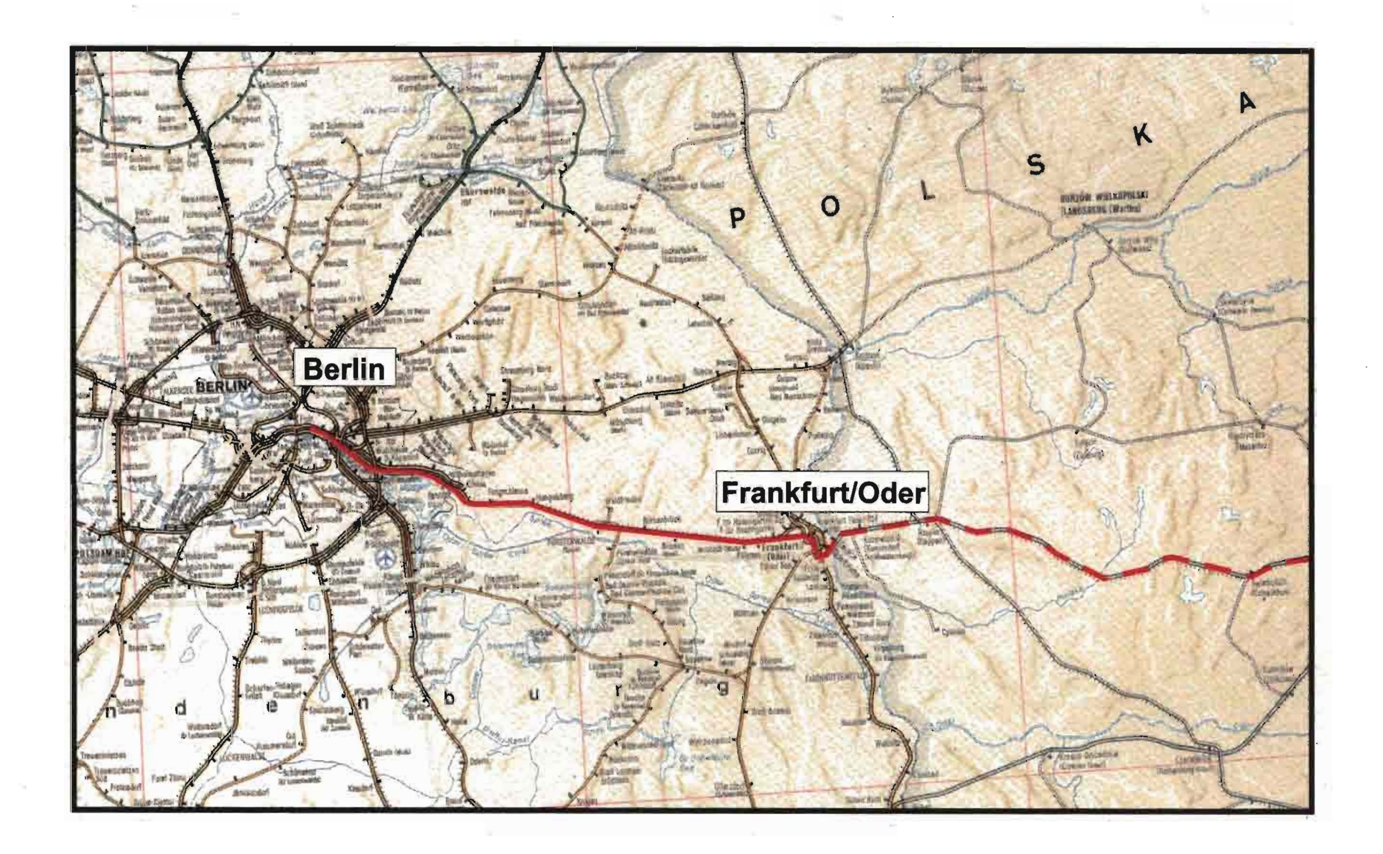
Planungsstand:

- Abschnitt Pirna–Grenze
  Vorentwufsplanung

Bauaktivitäten:

- Abschnitt Pirna–Dresden im Bau
  - Realisierung Bf Pirna (Baubeginn Januar 1998)
  - Realisierung Strecke Pirna–Heidenau (Baubeginn September 1998)

Projekt Nr. 29 c) – Neue Vorhaben – ABS Berlin–Frankfurt (Oder) – Grenze D/Pl (–Warschau)



1. Verkehrliche Zielsetzung

Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit V = 160 km/h und eine Achslast von 25 t mit dem Ziel der Verbesserung des Regionalverkehrs und des internationalen Fernverkehrs.

Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

2. Projektkenndaten

Streckenlänge:

1. Bauabschnitt
   Erkner (a)–Frankfurt/Oder (a) 57 km
   1. Baustufe:
      Berkenbrück (a)–Pillgram (a)
   2. Baustufe:
      Erkner (a)–Berkenbrück (e)
      Pillgram (e)–Frankfurt/Oder (a)
2. Bauabschnitt
   Berlin (a)–Erkner (e) und
   Frankfurt/Oder (e)–Grenze 27 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Gesamtkosten (Stand 1. Januar 1997): 618 Mio. DM

3. Projektstand

Planungsstand:

- Vorentwurfsplanung für den 1. Bauabschnitt am 19. Juli 1996 genehmigt
- Entwurfsplanung für den 1. Bauabschnitt bis 30. August 1998 fertiggestellt
- Vorentwurfsplanung für den 2. Bauabschnitt wird bis Mitte 1998 erarbeitet

Raumordnung:

Nicht erforderlich

Planfeststellung:

1998 bis 2002 (baulosweise)

Bauaktivitäten:

- Umbau Abschnitt Briesen (a)–Pillgram (a)
- Fortführung der Arbeiten in den Streckengleisen zwischen Bf Berkenbrück in Bf Briesen sowie Bf Fürstenwalde

Baubeginn:

30. September 1997

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333